



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ivanky Havlíkové a soudkyně JUDr. Naděždy Řehákové a Mgr. Ing. Silvie Svobodové v právní věci

navrhovatelů: **a) Ing. Zdeněk Skála,**
bytem Do Vrchu 127/6, 165 00 Praha – Suchdol,
b) Doc., Ing. Pavel Beneš, CSc,
bytem Na Rybářce 121/33, 165 00 Praha – Suchdol,
c) Mgr. Karel Kuna,
bytem Kamýcká 245/4b, 160 00 Praha - Sedlec,
všichni zastoupeni Mgr. Vítězslavem Dohnalem, advokátem
se sídlem Klokotská 103/13, 390 01 Tábor,

proti

odpůrci: **Hlavní město Praha,** se sídlem Praha 1, Mariánské náměstí 2/2,
zastoupeného JUDr. Tomášem Hlaváčkem, advokátem
se sídlem Kořenského 15, 150 00 Praha 5

za účasti osoby zúčastněné na řízení:

Letiště Praha, a.s., IČ 28244532, se sídlem Praha 6, K Letišti 6/1019,
zastoupené JUDr. Bc. Nikolou Hönigovou, advokátkou
se sídlem Rubešova 162/8, 120 00 Praha 2

o návrhu na zrušení opatření obecné povahy č. 43/2014 - Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy Aktualizace č. 1, vydaného Usnesením zastupitelstva hl. m. Prahy, které nabylo účinnosti dne 1. 10. 2014, v rozsahu textového i grafického vymezení části 5.3.1. letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) a v rozsahu textového i grafického vymezení oblasti zasažené provozem letiště v části 4.4.1. Ruzyně (SL/1),

takto:

- I.** Návrh se zamítá.
- II.** Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.
- III.** Osoba zúčastněná na řízení nemá právo na náhradu nákladů řízení.

Odůvodnění:

I. Předmět řízení

1. Navrhovatelé a) až c) (dále též jen „navrhovatelé“) se podaným návrhem domáhají přezkoumání a zrušení opatření obecné povahy uvedeného v záhlaví tohoto rozsudku (dále jen „napadené OOP“ nebo „OOP“) s odůvodněním, že OOP v napadeném rozsahu není v souladu se zákonem a nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem. Předmětem OOP je Aktualizace č. 1. Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dále též „AZÚR“) spočívající ve změnách uvedených v textové a grafické - části AZÚR - oddíl 5.3.1., vztahující se ke koridoru a ploše dopravy letiště Praha-Ruzyně (nyní Letiště Václava Havla, dále též „letiště“) včetně plánované stavby nové paralelní vzletové a přistávací dráhy letiště a vzletových a přistávacích prostorů letiště, - části AZÚR - oddíl 4.4.1., vztahující se k vymezené oblasti zasažené provozem letiště – SL/1.
2. Soud předně na tomto místě upozorňuje na rozsudek Nejvyššího správního soudu (NSS) ze dne 21. 11. 2018, čj. 2 As 81/2016-157 (dále jen „potvrzující rozsudek NSS“), kterým NSS potvrdil závěry v jiné věci zdejšího soudu v rozsudku ze dne 12. 2. 2016, čj. 9 A 208/2015-292 (dále jen „předchozí rozsudek“), týkajícího se stejného OOP, kdy kasační stížnosti proti uvedenému rozsudku zamítl. Vzhledem k tomu soud vycházel při posuzování stejných či obdobných námitek ze závěrů vyslovených v uvedených rozsudcích, přičemž neshledal důvodu se od nich jakkoliv odchýlit ani v nyní posuzované věci.

II. Argumentace účastníků řízení

3. Navrhovatelé v návrhu uvedli, že napadeným OOP byli zkráceni na svém právu na rodinný a soukromý život, vlastnickém právu, právu na ochranu zdraví, právu na příznivé životní prostředí a právu na spravedlivý proces. Napadené OOP dle jejich přesvědčení není v souladu se zákonem, nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem a bylo vydáno v rozporu s principem proporcionality.
4. S ohledem na značnou obsáhlost návrhu soud dále postupoval tak, že v dalším textu vždy vymezil podstatu uplatněné námítky či řešené právní otázky a reakci na ni postupně ze strany odpůrce a osoby zúčastněné na řízení.

A. Aktivní legitimace navrhovatelů

5. Navrhovatelé jsou vlastníky nemovitostí v území SL/1 dotčeném napadenými částmi OOP. Na svých právech se cítí být navrhovatelé a) až c) dotčeni obecně tím, že realizací záměrů uvedených v OOP bude možné jejich nemovitosti vystavit hluku z provozu letiště nad limity stanovené právními předpisy. To navrhovatelé doložili i dvěma obrázky. Zvýšení hlukové zátěže bude dle navrhovatelů způsobeno zvýšením počtu pohybů letadel na letišti o cca. 95 500 pohybů za rok více oproti dosavadnímu maximálnímu stavu provozu na letišti. Navrhovatelé též odkázali na materiál zveřejněný na internetových stránkách Světové zdravotnické organizace, podle kterého začínají negativní účinky na lidské zdraví již při nočním hluku o intenzitě 40dB. Navrhovatelé vyjmenovali řadu konkrétních zdravotních potíží vyvolaných hlukovou zátěží dle „lékařských a statistických studií“, přitom tyto studie nijak blíže nekonkretizovali. Přípomínky k návrhu OOP sice uplatnili pouze navrhovatel b) a c), avšak s odkazem na usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu (dále jen „RS NSS“) čj. 1 Ao 2/2010-116 a čj. 4 Ao 5/2010-48, dodali, že to nebrání přístupu k soudu navrhovatelů a).
6. Navrhovatel a) je společně s manželkou vlastníkem stavby č. p. 127 a pozemků parc. č. 271/1 a 273 v k. ú. Suchdol. Tyto nemovitosti se nachází v území s funkcí OB – čistě obytné. V současnosti jsou tyto nemovitosti dotčeny podlimitním venkovním denním a nočním hlukem ze stávající dráhy. Podle původního textu výroku návrhu OOP i výkresu a výřezu denních izofon

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

měly být nemovitosti navrhovatele a) mimo oblast SL/1, proto při projednávání OOP nepodával připomínky. Změnou výroku po veřejném projednání na základě námítky uplatněné osobou zúčastněnou na řízení se však pozemky navrhovatele a) závazně dostaly do oblasti SL/1, jak vyplývá z výkresu nočních izofon. Změnou tohoto výroku a nemožností se k ní jakkoliv vyjádřit se navrhovatel a) cítí být dotčen konkrétně na svém právu vlastnickém podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny základních práv a svobod (dále jen „Listiny“), protože napadené OOP nepochybně zasáhne pokojné užívání těchto nemovitostí a způsobuje pokles tržní hodnoty jeho nemovitostí a dále nebude moci umístit na svých pozemcích jakékoliv další objekty pro bydlení, právu na ochranu zdraví podle čl. 31 Listiny a právu na příznivé životní prostředí podle čl. 35 odst. 1 a 3 Listiny, právu na ochranu rodinného a soukromého života podle čl. 8 Evropské úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a čl. 10 odst. 2 Listiny, a právu na spravedlivý proces, kdy odpůrce změnil výrok napadeného OOP až po veřejném projednání návrhu.

7. Navrhovatel b) je vlastníkem pozemků parc. č. 259/1 a 259/2 v k. ú. Sedlec zapsaných na LV č. 221 vedeném u Katastrálního úřadu pro hlavní město Prahu. Tyto nemovitosti se nachází v území s funkcí OB – čistě obytné, cca. 100 m od osy navrhované nové paralelní dráhy v oblasti SL/1 a současně v ochranném hygienickém pásmu vyhlášeným EIA s předpokládaným hlukem přesahujícím hygienické limity. Proti návrhu OOP uplatnil navrhovatel b) dne 17. 12. 2013 písemnou připomínku, kterou v návrhu citoval a v níž poukazoval především na hrozící překročení limitů hluku. Připomínku odpůrce neakceptoval, proto se navrhovatel b) cítí být dotčen napadeným OOP na svých právech, a to konkrétně na právu vlastnickém podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny, protože napadené OOP nepochybně zasáhne pokojné užívání těchto nemovitostí a způsobuje pokles tržní hodnoty jeho nemovitostí a dále nebude moci umístit na svých pozemcích jakékoliv další objekty pro bydlení, právu na ochranu zdraví podle čl. 31 Listiny a právu na příznivé životní prostředí podle čl. 35 odst. 1 a 3 Listiny, právu na ochranu rodinného a soukromého života podle čl. 8 Úmluvy a čl. 10 odst. 2 Listiny, a právu na spravedlivý proces, kdy odpůrce změnil výrok napadeného OOP až po veřejném projednání návrhu.
8. Navrhovatel c) je vlastníkem bytové jednotky č. 331 a podílu na pozemku parc. č. 181/16 v k. ú. Sedlec. Tyto nemovitosti se nachází ve vymezené oblasti SL/1, těsně u hranice ochranného hygienického pásma s odchylkou +/- 2dB. Proti návrhu OOP uplatnil navrhovatel c) dne 17. 12. 2013 obsáhlou písemnou připomínku, v níž poukazoval především na to, že nebyla doložena, prověřena a odůvodněna potřebnost záměru na základě aktuálních podkladů, nebyla řádně vymezena oblast zasažená hlukem, chybějící prověřené reálných variant provozu, nesprávné stanovení nulové varianty a nezohlednění souběhu vícero záměrů. Připomínku odpůrce bez řádného odůvodnění nezbytnosti rozsahu záměru neakceptoval, proto se navrhovatel c) cítí být dotčen napadeným OOP na svých právech, a to konkrétně na právu vlastnickém podle čl. 11 odst. 1, 3 a 4 Listiny, protože napadené OOP nepochybně zasáhne pokojné užívání těchto nemovitostí a způsobuje pokles tržní hodnoty jeho nemovitostí, právu na ochranu zdraví podle čl. 31 Listiny a právu na příznivé životní prostředí podle čl. 35 odst. 1 a 3 Listiny, právu na ochranu rodinného a soukromého života podle čl. 8 Úmluvy a čl. 10 odst. 2 Listiny, a právu na spravedlivý proces, kdy odpůrce změnil výrok napadeného OOP až po veřejném projednání návrhu.

Vyjádření odpůrce k aktivní legitimaci navrhovatelů

9. Odpůrce základ aktivní legitimace navrhovatelů nezpochybil. Zdůraznil však, že to, že se nemovitosti navrhovatelů nachází v území vymezeném oblastí SL/1, ještě nezakládá dotčení napadeným OOP. Vymezení oblasti má totiž jen čistě informační charakter, nikoliv normativní význam. Poskytuje pouze informaci zpracovatele zásad územního rozvoje, že oblast může být zasažena hlukem, avšak nijak nutně nepředjímá, že v oblasti budou překročeny nějaké normy. Stávající hlukové pásmo je vyhlášeno s územním rozhodnutím a jeho změna by měla být přijata stejným způsobem. Bude-li vymezeno nové ochranné hlukové pásmo, bude zapotřebí otázku

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

projednat samostatně a vymezení oblasti SL/1 nemá v tomto směru žádný význam. K tomu odpůrce odkázal na rozsudek NSS čj. 1 Ao 7/2011-526, ve věci zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, konkrétně na body [421] až [551], a dále na současné znění § 36 odst. 3 stavebního zákona, který výslovně zakazuje, aby zásady územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) řešily otázky vyhrazené územnímu plánu nebo územnímu rozhodnutí.

10. Odpůrce se dále neztotožnil ani s tvrzením, že navrhovatelé byli dotčeni na svých právech změnou výroku po skončení veřejného projednání návrhu OOP. Oblast SL/1 je vymezena jak graficky, tak textově. Grafické znázornění této oblasti se přitom ani po veřejném projednání nezměnilo. Pouze se upřesnil textový popis, jakým způsobem byla plocha SL/1 vymezena. Žalobní předpoklad je tak dle odpůrce nepravdivý. Po veřejném projednání nedošlo k zásahu do grafické podoby vymezení plochy SL/1, která je navíc nenormativní povahy, proto se nezměnil ani vztah navrhovatelů k vymezení této plochy.
11. V obecné rovině odpůrce připustil, že navrhovatelé mohou být dotčeni nikoliv vymezením pásma jako takového (část 4.4.1), ale umístěným záměrem, tj. paralelní vzletovou a přistávací dráhou a jejím následným provozem (část 5.3.1).

B. Důvody návrhu

1. Obecné důvody návrhu

12. Navrhovatelé vymezili důvody v návrhu nejdříve obecně, když tvrdili, že OOP není v souladu se zákonem, nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem a je v rozporu s principem proporcionality, neboť neplánuje záměry v nešetrnějších variantách. Za zcela klíčové považovali to, že žijí v území, na kterém platí zákonem stanovené limity hlukové zátěže. Vydání napadeného OOP umožňuje velmi výrazné zvýšení provozu na Letišti Václava Havla, výrazné přiblížení tohoto provozu k nemovitostem navrhovatelů, podstatné zhoršení hlukové situace, a to za současného umožnění překračování hlukových limitů. Navrhovatelé budou v důsledku vydání napadeného OOP nuceni snášet vyšší hlukovou zátěž bez možnosti domáhat se nápravy. Navrhovatelům a) a b) bude navíc znemožněno umísťovat další objekty bydlení, resp. stávající objekty bydlení rozšiřovat např. o nástavby, přístavby. Věcným důvodem podání návrhu je přesvědčení navrhovatelů, že realizace záměrů uvedených v napadeném OOP povede k zásahu do jejich soukromého a rodinného života, zdraví, majetku a životního prostředí. Navrhovatelé jsou přesvědčeni, že k takovým zásahům nejsou splněny právními předpisy požadované předpoklady. Odkázali též na judikaturu Evropského soudu pro lidská práva (dále jen „ESLP“) k čl. 8 Úmluvy ve věcech *López Ostra proti Španělsku*, stížnost č. 16798/90, nebo *Deés proti Maďarsku*, stížnost č. 2345/06, kde ESLP zejména ve druhém z citovaných rozsudků uvedl, že právo jednotlivce na ochranu domova zahrnuje též právo na jeho poklidné užívání v rámci rozumných mezí. Zásahem do tohoto práva může být též obtěžování hlukem, znečištěním ovzduší, zápachem apod. Vystavení jednotlivce nadlimitnímu hluku považují proto navrhovatelé za porušení čl. 8 Úmluvy. Navrhovatelé též zdůraznili, že dosud neměli a v budoucnu již nebudou mít nikdy možnost namítat neprokázání nezbytnosti zásahu, absenci veřejného zájmu či neprokázání minimalizace zásahů do svých práv. Ve všech následných postupech budou tyto námítky odmítány s poukazem na to, že tyto výhrady byly závazně vyřešeny právě při vydávání napadeného OOP.

Ad. 1 Vyjádření odpůrce k obecným důvodům návrhu

13. K důvodům návrhu odpůrce obecně uvedl, že vydání napadeného OOP považuje za nesporné. Namítl však, že podmínky pro rozhodování v dotčeném území vymezené v napadené části 4.4.1 (týkající se celého stávajícího letiště a nejen zamýšleného rozšíření), jejichž účelem je minimalizovat či kompenzovat dopady uvedené v části 5.3.1 (kde je upraven koridor a plocha

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

letiště), samy o sobě nijak nezasahují do práv navrhovatelů. Návrh na zrušení části 4.4.1 OOP se proto domáhá excesu v rozhodování soudní moci, která stojí na principu minimalizace zásahů do samosprávné pravomoci orgánů územní samosprávy.

14. Ve svém návrhu dále navrhovatelé namítli konkrétní důvody napadení OOP, které specifikovali takto:

2. Neprokázání nezbytnosti zásahu do práv navrhovatelů

15. Navrhovatelé namítli, že pokud napadené OOP zasahuje do jejich ústavně zaručených práv, musí být prokázána nezbytnost takového zásahu; přitom nestačí pouze prokázání ekonomické či jiné vhodnosti či prospěšnosti nebo odkaz na úkol stanovený Politikou územního rozvoje (dále jen „PÚR“), tak jak se argumentuje v napadeném OOP. Dle přesvědčení navrhovatelů však napadené OOP neobsahuje dostatek informací, z nichž by vyplývalo, že zásah do jejich práv je nezbytný. K argumentaci PÚR navrhovatelé odkázali na rozsudek NSS čj. 9 Ao 3/2009-75, podle kterého nelze při pořizování zásad územního rozvoje automaticky přebírat realizaci záměrů v PÚR bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant. K takovému prověření záměrů PÚR v případě napadeného OOP však dle navrhovatelů nedošlo.
16. Dále navrhovatelé namítli, že provozní potřeba letiště, kterou ostatně dle názoru navrhovatelů osoba zúčastněná na řízení a odpůrce ve skutečnosti ani neprokázali, neprokazuje objektivní nezbytnost záměru; provozovateli letiště nevzniklo existencí letiště v současné podobě právo na jeho libovolné rozšiřování, pokud bude jeho kapacita naplněna. Proto rozšíření podléhá nutnosti posoudit jeho nezbytnost z pohledu potřeb společnosti. Navrhovatelé dodali, že ze strany odpůrce došlo při přípravě OOP k výraznému nadhodnocení počtu pohybů letadel, což je rozhodující ukazatel. Dle odpůrce tak bude v roce 2020 dosažen počet 274 000 pohybů letadel ročně, avšak dle dostupných údajů navrhovatelé tvrdí, že v dohledné době bude postačovat současné uspořádání. Současný počet ročních pohybů letadel je oproti dřívějším odhadům odpůrce nižší cca. o polovinu, což demonstrují v dalších částech návrhu konkrétními číselnými údaji. Na podporu svého tvrzení též odkázali na Srovnávací studii pro posouzení finálních změn dispozice projektu Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, z níž cituje a která mluví o změně trendu v civilní letecké dopravě spočívající v zajištění vyšší obsazenosti letadel dopravci a větší kapacitu sedadel. Dle uvedené studie je proto z tohoto důvodu *aktualizovaný maximální plánovaný počet pohybů při očekávaném průměrném meziročním růstu o 2,4 % v koncovém roce prognózy (258 225 pohybů letadel) nižší než údaj naplnění projednaného záměru nové paralelní dráhy (274 500 pohybů)*. Zohlednění těchto faktorů rovněž vede k závěru, že vybudování nové dráhy není nezbytné. Tím, že odpůrce neposoudil řádně otázku nezbytnosti vybudování nové dráhy, zasáhl do práv navrhovatelů bez toho, aby byla prokázána nezbytnost takového zásahu. Bez prokázání existence nezbytného důvodu je zásah do práv navrhovatelů nezákonný.

Ad. 2 Vyjádření odpůrce k neprokázání nezbytnosti zásahu do práv navrhovatelů

17. Odpůrce k této námitce uvedl, že tzv. *test nezbytnosti zásahu* je test, který je třeba provádět pouze u některých práv, přičemž ústavní pořádek takový test zpravidla předepisuje obvykle slovy „*jen je-li to v demokratické společnosti nezbytné*“, jež jsou uvedena v právní klauzuli definující podmínky prolomení ochrany příslušného (obvykle druhý nebo třetí odstavec příslušného článku). Takovými právy jsou např. právo na ochranu obydlí, svoboda vyznání, svoboda projevu atd. (práva zaručená v čl. 12, 16, 17, 19 a 27 Listiny). Zásah do jiných práv, včetně práva vlastnit majetek ve smyslu čl. 11 Listiny nevyžaduje test nezbytnosti. Vyžaduje pouze skutečnost, aby se tak dělo ve veřejném zájmu a za náhradu (viz odst. 4 tohoto článku). Ani zásah do soukromého a rodinného života nevyžaduje podle čl. 10 Listiny test nezbytnosti a doktrína toto právo nezařazuje do neprolomitelných práv.

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

18. Odpůrci však není zřejmé, jak by vlastně bylo možné posoudit např. nezbytnost (tvrzeného) zásahu do soukromého a rodinného života navrhovatelů. Odpůrce si nedokáže představit provedení takového testu v případě přijímání zásad, které se týkají všech obyvatel kraje (hlavního města), přičemž zásady svým přijatým řešením dříve či později ovlivní více či méně výkon všech práv ke všem statkům a hodnotám na území hlavního města, protože není s to garantovat, že nikdo nebude nikdy dotčen. V souzeném případě není odpůrci známa konečná podoba navrhovaného záměru, jsou mu známy pouze jeho hraniční parametry. Odpůrci pak rovněž není známa podoba, povaha a lokalizace soukromého a rodinného života navrhovatelů. Provádět v takovém případě test nezbytnosti, jenž vyžaduje konkretizaci testovaných hodnot, je více než obtížné a nejspíše nemožné. Navrhovatelé, kteří požadavek testu nezbytnosti vnáší do právního diskursu v podstatě poprvé, pak ani nenaznačují, jak by takový test měl být proveden. K tomu odpůrce upozornil, že navrhovatel a) nepodal k napadenému OOP ani námitky ani připomínky, přesto ve společně formulovaném návrhu tuto námitku uplatňuje také.
19. Dále odpůrce upozornil, že prokazování nezbytnosti zásahu do práv je i v rozporu s tím, jak se k otázce přezkumu opatření obecné povahy staví soudy. Odpůrce s opětovným odkazem na rozsudek NSS čj. 6 Ao 6/2010-103, konkrétně na jeho bod 114, považuje provedení tohoto testu za nesmyslné.
20. K argumentaci převzetí úkolu z PÚR odpůrce uvedl, že jednak je tato námitka v rozporu s námitkou č. 10 návrhu, jednak není zcela korektní. Podrobné odůvodnění rozvoje letiště je obsaženo v odůvodnění napadeného OOP v kapitole 5.3. (Letecká doprava). Kromě jiného se zde uvádí, že v zájmu zvýšení bezpečnosti a kapacity provozu letiště, udržení jeho pozice v konkurenčním prostředí v rámci rozvíjející se infrastruktury letišť v Evropě se sleduje částečná přestavba jeho dráhového systému zahrnující navrženou novou paralelní RWY 06R/24L. Je třeba konstatovat, že rozvoj letiště je dlouhodobě sledovanou záležitostí na úrovni státu a není tedy jen věcí investora a jeho zájmů, jak tvrdí navrhovatelé. Dále odpůrce v souvislosti s touto námitkou uvedl, že realizovatelnost záměru byla provedena v rámci procesu Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“), z něhož vyplynulo, že může (nikoliv nutně musí) ve vymezené ploše SL/1 docházet k překračování limitů hluku a znečištění ovzduší dle platné legislativy. To může vést i k negativním vlivům na zdraví obyvatel žijících v této oblasti (viz Příloha č. 5 VVURÚ). Na základě těchto skutečností byl vyvozen závěr, že lze s danou rozvojovou oblastí souhlasit, avšak pouze za podmínek uvedených v Příloze č. 6 VVURÚ, kde jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí. Podmínky se týkají především ochrany území před nadlimitním hlukem a znečištěním ovzduší.
21. Pokud navrhovatelé argumentují trendem zvětšování kapacity letadel a jejich obsazenosti, odpůrce zdůraznil, že zásady územního rozvoje jsou strategickým dokumentem, a nikoliv nástrojem realizace. Kapacita letiště uvedená v napadeném OOP nejsou závislé na aktuálních statistikách a vývoji leteckého provozu, ale udávají maximální předpokládané kapacity záměru letiště Praha Ruzyně vybaveného paralelní dráhou RWY 06R/24L do budoucna. To je v souladu se strategickou povahou tohoto dokumentu. Bude-li se vývoj v letecké dopravě vyvíjet jinak, jak předpokládají navrhovatelé, bude to samozřejmě zohledněno v dalších podobách realizace na úrovni územního rozhodnutí, případného vymezení nebo zrušení ochranného hlukového pásma, popřípadě v organizaci leteckého provozu. Provoz paralelní vzletové a přistávací dráhy při tom má smysl i v případě, že bude provoz klesat, protože pak bude možné hluk v rámci dne koncentrovat do méně problematických období, kdy není např. tolik obtěžující, protože kapacitní potřebu bude možné odbavit v kratším čase. V případě nižších počtů pohybů letadel lze převést letecký provoz z období dne pro člověka citlivějších (např. večer, ráno) do centrální části dne, popřípadě zásadně omezit provoz noční. Závěrem odpůrce zopakoval, že koncept nezbytnosti záměru v rovině ústavněprávního testu není možné provést.

3. Neprokázání převažujícího veřejného zájmu

22. Navrhovatelé se dále domnívají, že z důvodu zásahu do ústavně zaručených práv je nutno rovněž prokazovat existenci veřejného zájmu na uskutečnění záměru a následně testovat zda tento veřejný zájem převažuje nad veřejným zájmem ochrany vlastnictví, soukromého a rodinného života, zdraví a příznivého životního prostředí. Dle názoru navrhovatelů však napadené OOP nespécifikuje veřejný zájem na vybudování nové vzletové dráhy dostatečně jednoznačně a konkrétně. I kdyby se snad uváděné ekonomické přínosy uskutečnění záměru ukázaly jako reálné, nelze z nich automaticky dovozovat existenci veřejného zájmu na jejich dosažení. K tomu navrhovatelé podotkli, že údaje o ekonomických přínosech záměru byly již v době schvalování OOP založeny na zcela zastaralých podkladech. Veřejný zájem na vybudování nové dráhy nelze ani prokazovat PÚR, neboť úkol v ní obsažený podléhá nutnosti prověření potřebnosti a realizovatelnosti tohoto záměru v rámci schvalování zásad územního rozvoje.
23. Odpůrce v napadeném OOP dále zcela rezignoval na poměření toho, zda zájem na realizaci záměrů převažuje nad zájmem ochrany práv navrhovatelů (a dalších osob v obdobném postavení). Tím současně znemožnil navrhovatelům konkrétněji rozporovat postup odpůrce a soudu jej přezkoumat. Za takové poměření nelze dle navrhovatelů považovat ani tvrzení odpůrce, že v případě nerealizace nové vzletové a přistávací dráhy může být letecká doprava vedena přes centrální Prahu, což povede k negativním dopadům na mnohem větší počet osob. Touto fakticky a právně nereálnou variantou není možné argumentovat ve prospěch varianty schválené v napadeném OOP. Odpůrce též pominul plánované prodloužení dráhy na území Středočeského kraje, kdy tyto informace zcela vypustil. Tím zásadně zkrátil závěry a vlivy na Středočeský kraj tak nikdy nebudou v žádném procesu vyhodnoceny a zohledněny. Bez celkového posouzení nelze předjímat výsledek posouzení potřebnosti záměru, čímž rovněž došlo k zásahu do práv navrhovatelů. Dále navrhovatelé uvedli, že tato skutečnost je současně v rozporu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES (viz níže).
24. Odpůrce dle navrhovatelů rovněž pochybil i tím, že neproověřil reálné varianty, a tím nemohl být prokázán převažující veřejný zájem na realizaci záměru, což navrhovatelé blíže rozvedli v samostatné námitce níže.

Ad. 3 Vyjádření odpůrce k neprokázání převažujícího veřejného zájmu

25. Odpůrce nejdříve s odkazem na svá vyjádření k ad. 1 a 2 zopakoval, že dotčení záměrem na jiném pozemku není zásahem do vlastnického práva ve smyslu Listiny. Odůvodnění veřejného zájmu tak nemá oporu v ústavním pořádku. Veřejný zájem je ovšem v napadeném OOP dostatečně vyjádřen na základě § 18 a 19 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon.) I zde se navrhovatelé dle odpůrce mýlí, pokud tvrdí, že převzetí veřejného zájmu z PÚR není možné. Dle odpůrce to možné je s tím, že následně je třeba příslušný záměr navazující na veřejný zájem vyjádřený v PÚR posoudit jako prvozáměr a rozhodnout, zda bude tento veřejný záměr naplněn nebo zda dostane přednost ochrana zájmů jiných. Tomuto úkolu zásady dostaly. Napadené OOP nadto obsahují i samostatné důvody prokazující veřejný zájem, a tedy nejsou založeny pouze na veřejném zájmu uvedeném v PÚR.
26. Dále odpůrce považoval tuto námitku samu o sobě za absurdní; není co komu dokazovat a už v žádném řízení. Subjekty, které jsou oprávněny právně závazně definovat, co je ve veřejném zájmu, jsou právě veřejnoprávní korporace (v daném případě vláda, pokud jde o PÚR a kraj prostřednictvím svého zastupitelstva, pokud jde o zásady územního rozvoje). Celostátním zájmem definovaným v PÚR je rozvoj letecké dopravy. Zastupitelstvo hlavního města následně v procesu pořizování zásad prověřilo proveditelnost záměru a rozhodlo, že rozvoj letecké dopravy je i v zájmu kraje. Odpůrce nepopřel, že veřejný zájem musí být odůvodněn, což v daném případě bylo dle jeho názoru splněno. Nicméně pokud navrhovatelé v návrhu namítli, že musí být prokázán převažující veřejný zájem, jde o procesní požadavek (nebo snad hmotněprávní

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

požadavek), který nemá oporu v zákoně nebo v logice právního řádu. Žádné prokazování neprobíhá, veřejný zájem se neproказuje. Dále postačí veřejný zájem jako takový, nemusí být převažující. Podle § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona posoudí veřejný zájem na provedení změn původce (pořizovatel, posléze vydavatel) územně plánovací dokumentace. Testovat lze pak pouze formální rozměr veřejného zájmu, například dostatečné odůvodnění, ale nikoliv věcný obsah. Dlužno dodat, že dostatek odůvodnění byl již testován v řízení vedeném pod sp. zn. 9 A 208/2015 a odpůrce se tedy odkazuje na podrobné odůvodnění rozvoje letiště, jak je obsaženo v odůvodnění napadeného OOP v kapitole 5.3. (Letecká doprava). O tom, že je odůvodnění dostatečné ostatně svědčí i fakt, že navrhovatelé s ním věcně polemizují.

27. K námitce absence posouzení vlivu na území Středočeského kraje odpůrce uvedl, že Středočeský kraj s paralelní vzletovou dráhou počítá a navrácí ji do svých zásad územního rozvoje. VVURÚ řeší vliv lokalizovaně a na území hlavního města, kde žijí všichni navrhovatelé, a byl plně posouzen.

4. Neprokázání minimalizace zásahu do práv a absence variantního posouzení z hlediska ústavně zaručených práv

28. Navrhovatelé jsou dále přesvědčeni, že i pokud by byla prokázána nezbytnost realizace nové dráhy a doložen i převažující veřejný zájem na tomto řešení, musí být nalezeno řešení, které zásah do práv navrhovatelů minimalizuje. Skutečné úsilí o nalezení řešení minimalizujícího zásahy do práv předpokládá, že se bude tvůrce OOP zabývat reálnými a zejména objektivně navrženými variantami řešení, což je podstatné i v případě tzv. „nulové varianty“. Za takové varianty však nelze považovat varianty navržené tak, že jsou buď od počátku nerealizovatelné, právně nepřijatelné nebo jednostranně nevýhodné.
29. Dle navrhovatelů se odpůrce otázkou minimalizace zásahů do práv nezabýval. Odpůrce pouze porovnal tzv. nulovou variantu s navrhovaným řešením. Přitom tuto nulovou variantu odpůrce vymodeloval jako zcela nový stav, který současnému stavu užívání letiště neodpovídá. Podstata této varianty je patrná z VVURÚ, příloha č. 1: Akustická studie vymezuje rozložení drah použitých pro nulovou variantu následovně: Tabulka 11: Využití dráhového systému v % ročního provozu - RWY 31 - DEP - 7%, ARR - 79%. Tato tzv. nulová varianta přesouvá 79% přistávajících letadel na (starou) dráhu RWY 12/30, tj. přímo nad hustě obydlené území Prahy. Nulová varianta dále zvyšuje počet nočních pohybů letadel na té samé dráze RWY 12/30. Takové využití drah je ovšem v rozporu s odůvodněním nutnosti vybudovat novou paralelní dráhu, které vychází z toho, že zvýšení počtu pohybů nebude při současném uspořádání drah záhy možné. K tomu navrhovatelé odkázali na dokumenty z procesu EIA (oznámení záměru ze srpna 2005, str. 223, dokumentace EIA z roku 2007, str. 222, i z roku 2009, str. 306, ze kterého i citovali).
30. Definovaná nulová varianta v AZÚR nepředstavuje stav území bez napadeného OOP, protože pokud odpůrce v rámci AZÚR vymezuje u základní varianty oblast dotčenou provozem letiště (SL/1). Dle navrhovatelů je nulová varianta v rozporu s vymezenou oblastí zasaženou hlukem z letiště (SL). Navýšení provozu v rozsahu předložené nulové varianty je tedy v rozporu s platnými ZÚR. Na nesprávnost vymezení nulové varianty poukazovala opakovaně ve svém nesouhlasném stanovisku ze dne 18. 12. 2013 i Hygienická stanice hlavního města Prahy, a následně ve svém stanovisku z 2. 6. 2014 k vypořádání připomínek, ze kterého navrhovatelé citovali.
31. Tzv. nulová varianta je tedy dle navrhovatelů zcela zjevně nereálná, neobjektivní a nepřijatelná pro odůvodnění zásahu do práv. Řešení obsažené v napadeném OOP tak zcela logicky vlivem nesprávné nulové varianty vyšlo jako řešení vhodnější. Jiné varianty rozšíření letiště přitom prokazatelně existují a existovaly již v době přípravy OOP, což vyplývá minimálně ze dvou dokumentů: a) ze závazného stanoviska ze dne 27. 1. 2017, č. j. 50446/ENV/16, o prodloužení platnosti stanoviska EIA na záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ (kód záměru

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

MZP090), a b) z 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (odůvodnění na str. 23 ze září 2016), které počítá s prodloužením délky stávající dráhy na 4 000 m.

32. Navrhovatelé dále namítli, že odpůrce zcela ignoroval rozvoj letiště ve Vodochodech. Protože odpůrce ve skutečnosti nezvažoval jiné možné varianty záměru, nemohl dostát ani požadavku na nalezení řešení, které by minimalizovalo zásah do práv navrhovatelů.

Ad. 4 Vyjádření odpůrce k neprokázání minimalizace zásahu do práv a k absenci variantního posouzení z hlediska ústavně zaručených práv

33. Odpůrce opět zopakoval, že v případě dvou prvních okruhů práv (vlastnictví a soukromí a rodinný život) nelze v případě, který je předmětem tohoto řízení, brát standard jejich ochrany v úvahu při posuzování zákonnosti (či snad ústavnosti) zásad územního rozvoje. V případě práva na ochranu zdraví a práva na příznivé životní prostředí se pak nejedná o práva, která by požadovala ochranu mimo stanovené předpisy podústavního práva a nelze v jejich případě ani provádět test přiměřenosti v případě kolize s jiným zájmem. Takový požadavek by ostatně byl i nereálný z praktických důvodů.
34. Odpůrce dále odkázal na bod 114 rozsudku NSS čj. 6 Ao 6/2010-103, podle kterého je nedílnou složkou složitějšího procesu přijímání strategických dokumentů též řešení distribuce zátěže v rámci určitého území, proto dle odpůrce zde nemůže mít princip minimalizace zásahu své místo, neboť jeho aplikace by vedla k zabránění jakéhokoliv rozvoje. Zásady územního rozvoje, které jsou koncepčním a strategickým dokumentem, nestanoví konkrétní podobu záměru, ale stanoví pouze maximální hranice možného řešení z hlediska zátěže a v jeho rámci připouští nekonečné množství dílčích variant záměru. Dle odpůrce však není úkolem zásad v této fázi územního plánování hledat ideální variantu konečného řešení na variantních škálách mnoha možných řešení. Obě otázky byly řešeny podstatně obsáhleji, než je tomu tak v současném návrhu. Soud se s uvedenými námitkami vypořádal na str. 57 až 62 rozsudku ze dne 12. 2. 2016, čj. 9 A 208/2015-292. Současná nová argumentace nepřináší nové prvky a neobsahuje rovněž ani náznak argumentu, že by v kontextu uplatnění jinými navrhovateli nabývaly uvedené argumenty na novém významu.
35. K navrhovateli poukazovaným dokumentům, z nichž mají vyplývat další varianty, odpůrce poukázal na to, že stěžít lze tyto dokumenty, z nichž oba byly vydány výrazně později, dovozovat, že v době, kdy byly přijímány napadené zásady, bylo známo jiné řešení. Navíc, zásady sice řeší otázku, zda dráha bude nebo nebude, respektive, zda smí nebo nesmí být, ale její konkrétní podoba nemusí nutně představovat takovou zátěž, která je na straně bezpečnosti vyhodnocena jako maximální. To, co navrhovatelé označují jako další variantu řešení, ovšem není variantou ve smyslu zásad, ale méně zatěžujícím naplněním strategicky popsané varianty. Navrhovatelé totiž nechávají právní význam pojmu varianta na úrovni zásad, které jsou strategickým dokumentem.
36. Pokud se navrhovatelé odkazují na letiště ve Vodochodech, odpůrce zdůraznil, že i zde jsou dány limity v ochraně životního prostředí. V minulosti bylo zrušené stanovisko EIA pro záměr jeho rozvoje, a i tento rozvoj čelí tlaku ze strany veřejnosti. Navíc se jedná o zcela privátní subjekt, jehož podnikatelské záměry se mohou měnit. Z tohoto pohledu se tedy nejvíce logické brát vývoj tohoto letiště v potaz.

5. Absence variantního posouzení z hlediska zákonné úpravy

37. Navrhovatelé dále namítli, že požadavek na porovnání reálných variant řešení vyplývá i z právních předpisů, zejména z § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona, tj. požadavku na vytvoření předpokladů pro udržitelný rozvoj území a na dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů. Z judikatury NSS (sp. zn. 4 Aos 1/2012) pak vyplývá, že nezbytnost posouzení variantního řešení může kromě požadavků dotčených orgánů vyplynout také

z námitek či připomínek dotčených osob, zvláště pokud jde o vlastníky nemovitých věcí dotčených záměry obsaženými v předmětném OOP. Požadavek na prověření variant uplatnili navrhovatelé b) a c). Prověření variant navíc požadovalo i Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) v požadavcích ke Zprávě o uplatňování zásad územního rozvoje (viz připomínky 008 v příloze Zprávy o uplatňování ZUR Praha). Požadavek toho dotčeného orgánu odpůrce nerespektoval.

Ad. 5 Vyjádření odpůrce k absenci variantního posouzení z hlediska zákonné úpravy

38. Odpůrce především poukázal na to, že i tato otázka byla již řešena soudem v rozsudku čj. 9 A 208/2015-292. Nově pak argumentace navrhovatelů odkazuje na to, že absence variant je sama o sobě (nebo alespoň v tomto případě) v rozporu se zákonem, protože je porušen § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona, protože navrhovatelé postupují předpoklad, že bez reálného prověření více variant není možné dosáhnout cílů předjímaných v uvedených ustanoveních stavebního zákona. Odpůrce uvedený výklad nesdílí.
39. Upozornil na to, že skutečnost, že území Prahy je několik set let osídleno a v posledním století dále intenzivně doosidlováno, vede prostě k tomu, že mnoho záměrů má pouze jediné možné řešení a konkuruje mu tak pouze neřešení. Sami navrhovatelé přitom nepřicházejí s konkrétní myšlenkou, kde jinde by paralelní vzletová a přistávací dráha mohla být. Skutečnost, že v tomto případě zpracovatel objektivně vyloučil možnost jiné aktivní varianty, plyne z podkladů, které byly součástí materiálů, jež sloužily jako podklad pro vypracování zásad. Jde především o Studii varianty dráhového systému LKPR - porovnání, AGA-Letiště, s. r. o., 06/1996, která je uvedena v seznamu ověřovacích a urbanistických studií v příloze č. 1 — a. textová část — odůvodnění na straně 180 dole. Tato ověřovací studie postavila najisto, že technicky možná je varianta pouze jedna. Nebylo tedy možné prověřovat varianty jiné. Jakékoliv hledání další varianty za situace, kdy je ověřeno, že neexistuje, nemá smysl. Poukaz na § 18 stavebního zákona pak nemůže na této skutečnosti nic změnit.

6. Chybné vyhodnocení vlivů na životní prostředí

40. Navrhovatelé namítli, že nezákonné je rovněž vyhodnocení vlivů na životní prostředí, neboť:
- bylo založeno na zastaralých podkladech a vychází výlučně z chybných informací předložených provozovatelem letiště,
 - nebyly brány do úvahy vlivy na území Středočeského kraje,
 - byla chybně stanovena tzv. nulová varianta.
41. ad. a) Dle navrhovatelů odpůrce převzal zastaralé a nesprávné údaje z let 2005 a 2006 z procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí zahájeného v roce 2005 a ukončeného souhlasným stanoviskem MŽP ze dne 26. 10. 2011, čj. 68161/ENV/11. Odpůrce navíc nepřebíral pouze zastaralé vstupní údaje, ale též zastaralé doporučení z procesu EIA. Pro vyznačení oblasti SL/1 odpůrce zjevně převzal přímo do grafické části výroku napadeného OOP izofony LAeq 45 dB a LAeq 55 dB z akustické části EIA. Navíc jsou izofony v akustické studii v jiných hlukových ukazatelích. Dle navrhovatelů byl pořizovatel povinen přezkoumat údaje poskytnuté investorem z hlediska aktuálnosti dat, jejich relevance a věrohodnosti. To se ovšem nestalo.
42. To lze dokumentovat též srovnáním prognózy provozovatele letiště převzaté odpůrcem a údajů o skutečném počtu pohybů letadel, které navrhovatelé předestřeli v tabulce. Odpůrce v rámci napadeného OOP ani ve VVURÚ nepředložil žádný podklad odlišný od dokumentů EIA pro stanovení předpokládaného počtu letů pro rok 2020 nebo údaj o maximální kapacitě drah pro posuzování vlivů, ale vycházel z prognózy počtu odbavených cestujících a pohybů letadel z dokumentace EIA z verze z roku 2007, resp. upravené verze z roku 2009, shrnutých

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

v předložené tabulce. Odpůrce v rámci AZÚR se tedy vůbec nezabýval vývojem provozu, obsazeností letadel, a ani v tomto směru nehodnotil podklady převzaté z roku 2006 od provozovatele z hlediska správnosti a věrohodnosti. Jedinou úpravou, která reagovala na změnu ve vývoji provozu, byla aktualizace údajů o „Stávajícím stavu“ pro rok 2011 v akustické studii při zpracování a doplňování VVURÚ v letech 2012-2013. Prognóza počtu letů pro rok 2020 zůstala nezměněna. V roce 2011, kdy začaly přípravy napadeného OOP, bylo však již zřejmé, že trend ve vývoji počtu pohybů letadel se oproti uvedené prognóze mění a navrhovatelé uvedli skutečné počty pohybů letadel za dané roky. Proto nemohly být dle navrhovatelů podklady prognózy objektivní a věcně správné a odpůrce tak ve srovnání s nulovou variantou hrubě zkreslil potřebnost nové dráhy.

43. I samotný provozovatel letiště (OZNR) si byl v době přípravy OOP vědom neaktuálnosti záměru i podkladů. V podkladu pro prodloužení stanoviska EIA - Srovnávací studie pro posouzení finálních změn na str. 10 uvedl: „*V rámci zpracování dokumentace pro územní řízení vznikl ze strany vedení společnosti Letiště Praha, a.s., požadavek na posouzení správnosti dispozice nezávislým odborným konzultantem. Z tohoto důvodu byla vybrána firma, která v roce 2012 provedla posouzení dispozičního řešení projektu pRWY. Byly namodelovány veškeré provozní stavy a pro ověření správnosti byl použit simulační software. Ze zpracovaného posudku vyplynula některá doporučení, která byla důvodem pro úpravu dispozice dráhy. V důsledku nových informací došlo ke zkrácení dráhy, omezení počtu pohybů letadel při zachování počtu cestujících, zrušení příčné dráhy apod.*“
44. ad. b) Neposouzení vlivů na území Středočeského kraje je v rozporu s tím, jak definuje dotčené území zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Tím se podle § 3 písm. c) tohoto zákona rozumí území, jehož životní prostředí a obyvatelstvo by mohlo být závažně ovlivněno provedením záměru nebo koncepce.
45. ad. c) Jak je již podrobněji popsáno výše v části týkající se nutnosti posoudit reálné varianty, odpůrce také nedostal své povinnosti stanovit řádně tzv. nulovou variantu. Povinnost posouzení nulové varianty vyplývá z § 10b odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, který požaduje posoudit i vlivy neprovedení koncepce. Protože nulová varianta byla odpůrcem definována tak, že neodpovídala skutečnému stavu, k posouzení vlivů neprovedení koncepce ve skutečnosti nedošlo.

Ad. 6 Vyjádření odpůrce k chybnému vyhodnocení vlivů na životní prostředí

46. ad. a) S odkazem na vyřešení obdobné námítky v rozsudku zdejšího soudu ve věci sp. zn. 9 A 208/2015 odpůrce nesouhlasil s tvrzením, že zpracovatel vyhodnocení vycházel ze starých vstupních údajů. Výchozí stav v roce 2013 byl aktualizován na základě údajů pro rok 2011 poskytnutých společností Letiště Praha, a.s., (OZNR) dne 15. 3. 2012 (viz podklad č. 28 pro zpracování přílohy č. 1 vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území - Akustická studie).
47. Ani údaje o počtech obyvatel nevycházely z údajů z roku 2006. Aktuální údaje o počtech obyvatel v základních sídelních jednotkách pro jednotlivé hodnocené stavy (stávající stav, výhledový stav — nulová a aktivní varianta) byly převzaty od Útvaru rozvoje města v roce 2011.
48. Kapacity leteckého provozu uváděné ve vyhodnocení, tedy i v aktualizaci zásad územního rozvoje pro letiště Praha Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) s RWY 06R/24L v tzv. aktivní variantě (tj. 274 500 pohybů letadel za rok), nejsou závislé na aktuálních statistikách leteckého provozu, neboť udávají maximální povolené kapacity záměru tohoto letiště vybaveného paralelní dráhou RWY 06R/24L (viz podmínka č. 46, stanoviska EIA ze dne 26. 10. 2011 k záměru „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“).
49. Pokud navrhovatelé kritizují skutečnost, že hlukový model v dokumentaci EIA v jiném procesu je shodný s modelem v napadeném OOP, tak tato skutečnost není důvodem nezákonnosti ani dokladem převzetí modelu od jiného subjektu. Hlukový model v dokumentaci EIA a v OOP byl vyhotoven jedním a tímž zpracovatelem. Tento zpracovatel měl tedy veškeré podklady pro

analýzy a následně i stanovení oblasti SL/1. Nelze tedy očekávat jiné výsledky, protože byly použity stejné vstupní údaje a stejný model i se stejnými výstupními deskriptory, a to denní a noční ekvivalentní hladinou akustického tlaku, a navíc s celodenní ekvivalentní zátěží.

50. ad b) Odpůrce uvedl, že do vyhodnocení vlivů skutečně nebyli zahrnuti dotčení obyvatelé Středočeského kraje. Pro posouzení počtu negativně ovlivněných obyvatel na území Středočeského kraje zpracovatel vyhodnocení neobdržel potřebné podklady. Středočeský kraj byl řádně vyzván k účasti na všech procesech; mohl vznášet stanoviska, námítky a připomínky. Neučinil tak a podklady nedodal. Tato skutečnost nemůže být k tíži odpůrce. Dlužno dodat, že současné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zásad územního rozvoje Středočeského kraje zohledňuje plně požadavek navrhovatelů. Občané tohoto kraje jsou tedy informováni o dopadech přijatého záměru a i oni, stejně jako občané Prahy, mohou napadat své zásady a podrobit je soudnímu přezkumu. Pokud navrhovatelé mají nějaké zájmy na území sousedního kraje, necht' napadají jeho zásady. Tato námítka se však z povahy věci nemůže dotýkat zájmů navrhovatelů, kteří svou aktivní legitimaci odvozují od pobytu na území hlavního města Prahy. Ostatně, navrhovatele v tomto bodě své dotčení ani nijak netvrdí.
51. Odpůrce popřel, že by byly výsledky vyhodnocení zkráceny neuvedením některých údajů. K území hlavního města jsou údaje kompletní a nezkrácené. Každý, kdo má jakýkoliv zájem vztahující se k tomuto území, je plně informován. Totéž platí nyní i o Středočeském kraji.
52. ad c) Odpůrce nesouhlasil ani s tvrzením, že nulová varianta byla vyhodnocena nesprávně. Nulová varianta představuje stav území v případě naplnění zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, vydaných usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009 formou opatření obecné povahy č. 8/2009 při zohlednění rozsudků NSS, které části těchto zásad zrušily. Takto zvolená nulová varianta je naprosto v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., v platném znění a odpovídá svou podstatou a logikou tomu, že srovnávací aktivní varianta vychází také z maximálního předpokládaného stavu provozu na dvou paralelních drahách. Dlužno dodat, že jeden z rozsudků zrušil i tu část původních zásad územního rozvoje před aktualizací, která upravovala rozšíření letiště. Součástí nulové varianty bylo tedy takové řešení, které nepředpokládá rozšíření letiště.
53. Nulová varianta neznamena tedy zakonzervování stávajícího stavu včetně nutných opatření ke splnění stávající platné legislativy a na základě stávajících znalostí a úrovně techniky, ale počítá s rozvojem dle platných ZÚR hl. m. Prahy po výše uvedených rozsudcích NSS. Představa navrhovatelů, že jako nulovou variantu pojme zpracovatel vyhodnocení jako současný stav a nikoliv to, co by se přirozeně stalo v důsledku vývoje předvídaného bez přijetí aktualizace zásad, neodpovídá ani zákonu, ani reálně potřebě. Smyslem vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je podat informaci, jaké jsou důsledky přijetí či nepřijetí dokumentu, který se přijímá. Tento výklad pojmu nulová varianta je ostatně i potvrzován judikatorně (viz např. rozsudek NSS sp. zn. 1 Ao 7/2011-526).
54. V případě letiště Praha Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) počítalo vyhodnocení s plánovaným růstem odbavených cestujících na stávajícím dráhovém systému, tedy bez paralelní dráhy. Využitelná kapacita jedné špičkově vybavené dráhy na Letišti Praha Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) se pohybuje kolem 185 tis. pohybů za rok. Maximální reálné využití stávajícího dráhového systému Letiště Praha Ruzyně (letiště Václava Havla Praha) umožňuje uskutečnit 247 tis. pohybů za rok, avšak za cenu většího využití stávající dráhy 12/30. Bez paralelní RWY 06R/24L a nárůstu kapacit leteckého provozu by bylo nutné rozdělit přílety a odlety na křižujících se drahách - RWY 12/30 a RWY 24/06, tím pádem by na dráze RWY 30 došlo k navýšení počtu přistání na 79 %. Jde o objektivní data vyplývající z kapacit stávajícího dráhového systému při nerealizaci RWY 06R/24L, a současném navýšení kapacit leteckého provozu a možnostech řízení letového provozu při zachování bezpečnosti leteckého provozu.

7. Rozpor se směrnicí SEA

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

55. Navrhovatelé dále stručně namítli, že nezohlednění vlivů na území Středočeského kraje, použití zastaralých informací a chybné stanovení tzv. nulové varianty bylo v rozporu s požadavky čl. 1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“).

Ad. 7 Vyjádření odpůrce k rozporu se směrnici SEA

56. Odpůrce pak není známo, že by jakýkoliv postup byl v rozporu s konkrétním ustanovením směrnice a zastává názor, že směrnice SEA porušena nikterak nebyla. Odpůrce zdůraznil, že čl. 1 směrnice SEA upravuje cíl směrnice, který je zcela obecný a představuje abstraktní definici zájmu. Směrnice (na rozdíl od nařízení) nepředstavují přímý normativní nástroj národního práva. Možnost dovolat se přímého účinku směrnice je pak praxí i teorií přiznávána pouze tehdy, pokud směrnice individuální právo výslovně přiznává. Tyto podmínky ovšem nejsou naplněny.

8. Neaktuální podklady – nesplnění zadání stanoveného Zprávou o uplatňování ZÚR

57. Navrhovatelé namítli, že použitím zastaralých údajů týkajících se zejména provozních potřeb letiště, došlo k nesplnění zadání stanoveného Zprávou o uplatňování ZÚR a cílů územního plánování. U § 42 odst. 4 stavebního zákona vyplývá, že AZÚR musí vycházet z požadavků zprávy o jejich uplatňování. V případě napadeného OOP nebyl splněn požadavek uvedený v kap. 4 Zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje hl. m. Prahy - Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu, kde se uvádí, že „- na základě nových podkladů vymezit oblast SL/1 – oblast zasaženou provozem letiště Praha-Ruzyně“. Navrhovatelé k tomu zopakovali, že dle jejich názoru zůstaly podklady pro vymezení plochy SL/1 stejné, jako v roce 2007, tj. nebyly vytvořeny zcela nové podklady pro napadené OOP, pokud by slovo „nové“ bylo vykládáno absolutně, ani nebyly použity podklady poslední dostupné, pokud by toto slovo bylo vykládáno relativně. K aktualizaci dlouhodobých prognóz dochází v intervalu minimálně 1x ročně, proto se navrhovatelé domnívají, že v době přípravy napadeného OOP byly k dispozici i prognózy aktuálnější. Nesplněním požadavků vyplývajících ze zprávy o uplatňování ZÚR bylo zasaženo do práva navrhovatelů na to, aby proces pořízení a vydání napadeného OOP probíhal v souladu se zákonem. V důsledku namítaného porušení tedy dle navrhovatelů vychází napadené OOP z neaktuálních podkladů a je založeno na nesprávném posouzení vlivů.

Ad. 8 Vyjádření odpůrce k nesplnění zadání ze Zprávy o uplatňování ZÚR v důsledku použití neaktuálních podkladů

58. Tato námitka je dle odpůrce pouze zopakováním těchž, již jednou uplatněných argumentů (neaktuální údaje). Dle odpůrce je v této souvislosti nutno vycházet § 42 odst. 4 stavebního zákona, který používá spojení „na základě schválené zprávy o jejich uplatňování...“ Z toho je zjevné, že zpráva je pouze podkladem, který nemá význam doslovného normativu a mírné odlišnosti ve výsledku nelze považovat za porušení principu vyjádřeného slovy na základě schválené zprávy.
59. Dále odpůrce v návaznosti na argumentaci navrhovatelů poukázal na to, že slovní spojení „nové podklady“ je nutno vykládat relativně tedy jako podklady, které jsou novější než jiné, jako podklady, které jsou poslední dostupné. Nelze totiž ukládat povinnosti, které jsou reálně nesplnitelné, a nelze požadovat použití podkladů, které neexistují.
60. Pokud navrhovatelé poukazují na to, že bylo porušeno jejich právo, aby proces pořizování a vydání zásad probíhal zákonným způsobem, tak odpůrce poukazuje na to, že v soudním přezkumu se testují ty vady, které mají reálný dopad do zájmů toho, kdo je uplatnil. Formulací individuálního práva na úplnou absolutní zákonnost procedury pak navrhovatelé v podstatě popírají základní přezkumnou zásadu materiálního přezkumu a usilují o přezkum v rozsahu

doposud neexistujícím. To samozřejmě souvisí s tím, že i v případě, že by byla námitka věcně důvodná, tak by se nijak netýkala zájmů navrhovatelů.

9. Nesplnění cílů a úkolů územního plánování

61. Ze všech dosud uvedených pochybení odpůrce dle navrhovatelů vyplývá, že odpůrce postupoval v rozporu s § 18 odst. 1 a 2 a § 19 stavebního zákona. Odpůrce nevytvořil předpoklady pro udržitelný rozvoj území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Dále nezjistil a neposoudil stav území, neproověřil a neposoudil potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika a nestanovil požadavky na uspořádání území nebo podmínek pro provedení změn v území. V podstatě tak již na úrovni ZÚR odpůrce vyloučil hledání jakýchkoliv jiných řešení, protože záměr je již v AZÚR definován ve zcela konkrétní podobě. Postup odpůrce nezdůvodňuje potřebu dostavby paralelní dráhy při projednávání záměru v AZÚR, protože nevychází z vlastních úvah, ale z úvah provozovatele letiště a údaje v těchto úvahách jsou navíc již zastaralé a nepodložené. Výsledek EIA, podle kterého je konkrétní záměr definovaný provozovatelem letiště z pohledu životního prostředí možný, nelze ztotožňovat s účelem územního plánování, tj. s posuzováním, zda je záměr i žádoucí a v jaké podobě.
62. Dle navrhovatelů by jednotlivé varianty záměru měly být definovány až po zodpovězení otázek, jaká je potřeba společnosti na počet přepravených osob, jaká je max. kapacita stávajícího letiště při zohlednění platných podmínek pro rozhodování v území, jaké jsou možnosti zvětšení kapacity bez vybudování nové dráhy, a kdy bude dosaženo této maximální kapacity stávajícího letiště. K tomu odkázali na rozsudek NSS, čj. 3 Ao 1/2007-210.

Ad. 9 Vyjádření odpůrce k nesplnění cílů a úkolů územního plánování

63. Odpůrce poukázal především na to, že § 18 a § 19 se nevztahují výslovně pouze na zásady územního rozvoje, ale i na všechny úrovně územního plánování. Nelze tedy očekávat, že všechny cíle a úkoly budou naplněny na úrovni zásad územního rozvoje, ale až ve svém celku. Dle odpůrce postačí, pokud procesy jako celky respektují obecná pravidla v nich uvedená, nelze však očekávat, že konkrétní věta v ZÚR bude naplňovat jednotlivý obecný princip uvedený v jednotlivých písmenech § 18 a 19 stavebního zákona. Odpůrce dodal, že § 36 odst. 1 stavebního zákona upravující obsah zásad neobsahuje nic, co by bylo možné podřadit pod požadavky navrhovatelů v tomto návrhovém bodě. Tyto své představy měli možnost uplatňovat tyto své požadavky nebo představy o obsahu zásad ve formě námitek nebo připomínek, tyto požadavky však tímto způsobem nevznegli, pouze vždy záměr negovali. Za této situace nemohl odpůrce předvídat, že budou navrhovatelé očekávat konkrétní strukturu odůvodnění záměru. Nadto odpůrce podotkl, že navrhovatelé vznesené otázky jsou zodpovězeny, a to v dalších dokumentech, které jsou součástí dokumentace zásad (viz např. Studii varianty dráhového systému LKPR - porovnání, AGA-Letiště, s. r. o., 06/1996, která je uvedena v seznamu ověřovacích a urbanistických studií v příloze č. 1, str. 180 dole, či cca. desítku dalších studií, Koncepti letecké dopravy pro období 2015-2020, atd.), popřípadě v PÚR.

10. Nesplnění úkolů z PÚR

64. Navrhovatelé v souvislosti s touto námitkou vedle citací z PÚR k vymezení nové paralelní vzletové a přistávací dráhy a vzletových a přistávacích prostor a odkazů na další dokumenty k záměru, odkazují na celou řadu rozhodnutí NSS a Ústavního soudu (čj. 9 Ao 3/2009-59, čj. 4 AOs 2/2012-80, čj. 6 Ao 6/2010-103, sp. zn. Pl. ÚS 5/10, a sp. zn. Pl. ÚS 22/14), z nichž vyplývá, že povinností kraje je prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost rozšíření letiště v Praze-Ruzyni (včetně jeho variant). Přesto dle jejich názoru odpůrce takto nepostupoval. V odůvodnění napadeného OOP vždy pouze konstatoval, že PÚR realizaci záměru vyžaduje. Odpůrce převzal rozsah záměru od provozovatele letiště a argumentoval, že je

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

k tomu vázán PÚR. K tomu navrhovatelé opět zopakovali již dříve uvedené námitky, že odpůrce nijak kriticky nehodnotil vývoj letecké přepravy k posuzovanému stavu v roce 2020, neproověřil a neaktualizoval zastaralé vstupní podklady, ze kterých je dovozována potřebnost záměru, nevymezil více variant možného záměru, přestože existují i šetrnější varianty provozu, např. střídat v nočním provozu po nějaké době dráhy, nebo varianta posuzovaná při prodloužení stanoviska EIA. Odpůrce namísto toho argumentoval povinností převzít záměr z PÚR.

Ad. 10 Vyjádření odpůrce k nesplnění úkolů z PÚR

65. Odpůrce upozornil, že obdobnou námitkou se již zabýval zdejší soud ve věci sp. zn. 9 A 208/2015. Na opakované námitky navrhovatelů odpůrce rovněž opakovaně uvedl, že úkol vyjádřený v PÚR, jehož podstatou je prověření záměru naznačeného politikou, naplnil a posoudil jej a prověřil jako prvozáměr.
66. Pořizovatel (a odpůrce) v procesu prověřování možnosti naznačené v PÚR nejprve řešil otázku, zda je tento záměr skutečně potřebný a došel ke kvalifikovanému závěru, že potřebný je, což dokládají i studie odkazované ve vyjádření k předchozí námitce. Bylo konstatováno, že jiné řešení není technicky možné; zbývala tedy pouze volba mezi rozšířením a nerozšířením. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj pak posuzuje dopady z hlediska všech negativních externalit. K tomuto procesu se mohl každý vyjádřit, což navrhovatelé taktéž učinili, přičemž odpůrce, respektive jeho zastupitelstvo, rozhodl, že se do zásad rozšíření vloží a s ohledem na důvody, které k tomu má (odůvodnění opatření obecné povahy - příloha č. 1 bod a) kapitola 5.3.1) s vědomím možných důsledků (vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území), přičemž současně uvedl i důvody, které polemizují s konkrétními postoji navrhovatelů (str. 694 an. vypořádání připomínek). Není proto pravda, že odpůrce nesplnil povinnost prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost rozšíření letiště v Praze-Ruzyni (včetně jeho variant), a že pouze převzal úkol stanovený v PÚR; už vůbec to nelze dovozovat na základě skutečnosti, že se na několika místech odpůrce na PÚR odkazuje.
67. Pokud dokonce navrhovatelé citují vypořádání připomínky, aby zásady prověřily varianty letecké dopravy v České republice (tedy v národním kontextu), tj. připomínky, která cílila do kontextu jiné normativní úrovně, má odpůrce za to, že tento argument navrhovatelů je nevhodný a nekorektní. Pokud navrhovatelé znovu namítli, že odpůrce nevymezil více variant záměru, tak je třeba dodat, že současně hovoří o variantách provozu, tedy otázce, která se řeší na úrovni územního rozhodnutí, nikoliv na úrovni ZÚR. Navíc tyto otázky se řeší poměrně obsírně v podmínkách stanovených v příloze č. 6 VVURÚ, kde jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí, zejména v souvislosti s nadlimitním hlukem a znečištěním ovzduší.

11. Neposouzení synergických a kumulativních vlivů

68. *Tuto námitku vzali navrhovatelé zpět v podání ze dne 17. 1. 2019.*

12. Nesprávné vyhodnocování hlukové zátěže

69. Navrhovatelé tvrdí, že napadené OOP chybně posuzuje hlukovou zátěž z těchto důvodů. Zaprvé, území zasažené nadlimitním hlukem je vymezeno v grafické příloze č. 8 akustické studie s tím, že přesnost výpočtu a měření ekvivalentní hladiny leteckého hluku je +/- 3dB (viz str. 8 akustické studie). Tím může být na vypočtené izofoně ve skutečnosti ekvivalentní hladina hluku o 3dB vyšší než je hygienický limit hluku.
70. Zadruhé, pro hodnocení byly použity deskriptory neodpovídající nařízení č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále též „vládní nařízení“) a vyhláše č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování. Ukazatelé Ld, Ln dle směrnice SEA (vyhl. 523/2006 Sb.)

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

uplatňované v ČR pro hlukové mapování jsou však definovány odlišně od definice LAeq D a LAeq N (nařízení vlády č. 272/2011 Sb.), vztahují se pro jiná časová období dne. Podklady o provozu pro rok 2020 jsou převzaty z dokumentace EIA, kde se používají ukazatele LAeq dle nařízení č. 270/2011 Sb. VVURÚ užívá označení Ld, Ln, které se vztahuje k směrnici SEA a vyhlášce č. 523/2006 Sb. Výše uvedené rozdíly mezi Ld a LAeq potvrzuje i text v příloze 15 dokumentace EIA - Studie hluku na str. 10, Ing. Potužníková, nebo Informace k dotazům z oblasti akustiky v rámci návrhu na zrušení OOP č. 43/2014 - Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, Aktualizace č. 1 ze dne 1. 10. 2014. Odborné publikace, na které je odkazováno, pracují zcela logicky se standardními definovanými ukazateli, a pokud odpůrce pracuje s jinými, nelze závěry, zkušenosti a doporučení z těchto publikací vztahovat k hodnotám zjištěným odpůrcem.

71. S ohledem na použité hodnotící deskriptory navrhovatelé namítají, že nebylo možné řádně identifikovat plochy zasažené nadlimitním hlukem v rámci VVURÚ nebo provést ověření podkladů o nadlimitním hluku převzaté z dokumentace EIA. Kombinací použití nestandardních ukazatelů hluku ve VVURÚ a zakreslením izofon vymezujících oblast SL/1 pouze na územní hl. m. Prahy, je vymezení oblasti s noční hlukovou zátěží v okolí staré dráhy zcela nepřezkoumatelné. Z výše uvedených důvodů nelze akceptovat závěry uvedené ve vyhodnocení hluku v příloze č. 3 VVURÚ. Tvrzení, že posouzení a vyhodnocení bylo provedeno v souladu se zákonem o ochraně veřejného zdraví a nařízením vlády proto navrhovatelé odmítli.

Ad. 12 Vyjádření odpůrce k nesprávnému vyhodnocování hlukové zátěže

72. Odpůrce zopakoval, že popis oblasti SL/1 má pouze informativní, nikoliv normativní povahu. Proto považoval polemiku o této otázce spíše za akademickou. Dále uvedl, že otázku vymezení ochranného hlukového pásma nelze řešit na úrovni zásad, podstatné však je, že případné budoucí ochranné hlukové pásmo bude vymezeno v rámci hranic oblasti SL/1.
73. K použití vadných deskriptorů odpůrce uvedl, že deskriptor LAeq je označení pro deskriptor ekvivalentní hladiny akustického tlaku. Deskriptory Ld a Ln, které byly použity pro hodnocení stávající a výhledové akustické situace posuzovaného území, byly jednoznačně vymezeny v kapitole 3.2 – Hodnotící deskriptory, přílohy č. 1 Akustické studie. Dále byl vymezen též deskriptor Ldn specifikující jednočíselnou hodnotou akustickou situaci za 24 hodin. Z tohoto výčtu je dle odpůrce jednoznačné, že se jedná pouze o jiné označení stejného deskriptoru. Odpůrce odůvodnil použití těchto deskriptorů tím, že Akustická studie připravovala podklady i pro hodnocení zdravotní rizik, pro která se používají tato označení.
74. Z toho pak plyne, že LAeq, 16 hodin (deskriptor uváděný v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. pro denní dobu 6-22 hod) = Ld – ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v denní době (6-22 hod.). LAeq, 8 hodin (deskriptor uváděný v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. pro noční dobu 6-22 hod) = Ln – ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v noční době (22-6 hod.). Pokud se srovná kterýkoliv výkres s vyznačenou hranicí SL/1 v napadeném OOP a výkres - příloha č. 3 z Akustické studie EIA s názvem „*Hlukové zóny pro odvození hranice nového ochranného hlukového pásma letiště Praha Ruzyně*“, tak je zřejmé, že průběh hranice SL/1 je totožný s hranicí limitní izofony -5 dB. Nemůže být ani jiný výsledek, protože byly použity stejné vstupní údaje a stejný model i se stejnými výstupními deskriptory, a to denní a noční ekvivalentní hladinou akustického tlaku a navíc s celodenní ekvivalentní zátěží.
75. Co se týká výpočtu leteckého hluku, postup je jednoznačně popsán v Akustické studii v kapitole 2.5. Výpočet hluku z letecké dopravy. Právě rizika ovlivnění lidského zdraví vlivem hluku, který nemusí být jen nadlimitní, a právě hodnocení těchto rizik a počtu ovlivněných osob v jednotlivých pásmech bylo jedním z porovnávacích faktorů, neboť v území je celá řada různých zdrojů s různými limitními hodnotami, a proto porovnání se nejlépe provádí právě pomocí počtu zasažených osob. Počet zasažených osob v rámci hodnocení zdravotních rizik se hodnotí v jednotlivých 5 dB pásmech a to především v noční době a z hlediska celodenní zátěže. Toto vyhodnocení bylo zpracováno v rámci hodnocení zdravotních rizik, což bylo přílohou č. 3

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, kde se při vyhodnocení zdravotních rizik pracuje především s noční ekvivalentní hladinou označovanou v Autorizačním návodu pro hodnocení zdravotních rizik jako L_{night} — zkráceně L_n (dlouhodobá ekvivalentní hladina akustického tlaku A v časovém úseku 8 hodin v noci na nejvíce exponované fasádě domu). K tomu analogicky je ekvivalentní hladina z anglického L_{day} — zkráceně L_d a tomu odpovídající celodenní ekvivalentní hladina L_{dn} ($L_{day-night}$). Pokud by navrhovatelé porovnali izofony na jednotlivých výstupech, zjistili by jejich soulad, neboť vstupní i výstupní údaje byly stejné a nemohli by tak rozvíjet teorie o rozdílnosti použitých deskriptorů.

76. K tomu odpůrce dodal, že mnohé uplatněné námitky mají technický a nikoliv právní charakter, čemuž odpovídá i procesní obrana odpůrce. Otázka použití vhodných deskriptorů není v právu pozitivně upravena, což může vést k určité bezradnosti stran toho, jak tyto otázky soudit právně. V pochybnostech nad těmito technickými aspekty je třeba vycházet z toho, že systém státního dozoru neshledává na procesu vyhodnocení žádné vady. Tvrzení navrhovatelů o nezákonnosti a nesprávnosti procesu vyhodnocení, pokud by bylo důvodné, by nepochybně mělo odezvu v činnosti ministerstva, které by zjednálo nápravu. Otázka správnosti a zákonnosti postupu vyhodnocení vlivů se tedy odpůrci jeví jako nesporná.

13. Změna výroku po veřejném projednání

77. *Tuto námitku vzali navrhovatelé zpět v podání ze dne 17. 1. 2019.*

14. Rozpor mezi textovou a grafickou částí vymezení oblasti SL/1

78. Navrhovatelé v souvislosti s námitkou č. 13 (Změna výroku po veřejném projednání), kterou později vzali zpět, namítli, že grafické vymezení oblasti SL/1 je věcně chybné a je v rozporu s výrokovou částí napadeného OOP, konkrétně s jejím textovým popisem a především s omezením provozu předpokládaným po rozšíření letiště jako je maximálně možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni rozdělený na den a noc (viz Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území v bodu 5.3.1 napadeného OOP). Vycházejí z toho, že plocha zasažená nadlimitním hlukem kolem „staré“ dráhy 06L-24R je dle napadeného OOP větší než plocha kolem nové dráhy 06R-24L, přestože denní provoz bude na staré dráze menší a rozsah plochy zároveň nemůže být zvětšen ani nočním provozem. To dokládají údaje z Akustické studie (tab. 17, str. 15), podle které na staré dráze směr Suchdol proběhne 8% denních přistání a 22% denních startů (celkem 117 pohybů), na nové dráze směr Suchdol proběhne 63% denních přistání a 2% denních startů, (celkem 254 pohybů).
79. Ze všech těchto důvodů navrhovatelé žádali, aby soud napadené části OOP – textové a grafické vymezení oddílů 5.3.1 a 4.4.1 – zrušil.

Ad. 14 Vyjádření odpůrce k rozporu mezi textovou a grafickou částí vymezení oblasti SL/1

80. Odpůrce k této námitce uvedl, že změnou popisku nedošlo ke změně textové části a ta se tak nedostala do rozporu s grafickou částí.
81. Odpůrci dále není příliš jasné, z čeho navrhovatelé dedukují závěr, že „plocha zasažená nadlimitním hlukem kolem „staré“ dráhy 06L-24R je dle napadeného OOP větší než plocha kolem nové dráhy 06R-24L, přestože denní provoz bude na staré dráze nižší a rozsah plochy zároveň nemůže být zvětšen ani nočním provozem.“ Obrázek, který sami navrhovatelé v návrhu na str. 23 použili, vypovídá o přesném opaku, přičemž odpůrce dodal, že nejde ani o obrázek, který by převzali od odpůrce. Konstrukce hranice oblasti SL/1 byla vysvětlována již v minulém řízení a i v tomto řízení a před soudem již jednou obstála. Odpůrce se podivil i nad tím, že navrhovatelé na jedné straně používají průběhy izofon k důkazu, jak jsou vystaveni nadměrnému hluku. Pokud by navrhovatelé promítli ty samé izofony denní a noční do mapového podkladu, byla by patrná, že dohromady vytváří obalovou

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

křivku denních izofon 55 dB a nočních 45 dB, která je stejná jako průběh hranice SL/1. Právě i z citované tabulky je patrné, že právě na staré dráze probíhá především noční provoz, a protože se jedná o limit nižší o 10 dB, tak zákonitě je zatíženo podstatně větší území. Vychází to z fyzikálních principů.

82. Pokud je třeba fyzikálně jednoduché doložení, tak bude-li soud vycházeti z toho, že v nočním období je uvažováno na staré dráze s celkem 35,6 pohyby. Pokud se nadále povede úvaha hlediska zasažené plochy, kolik pohybů vyvolá hladinu o 10 dB vyšší, potom lze jednoduchým přepočtem (zdvojnásobení intenzity provozu vyvolá zvýšení o 3 dB) dojít k číslu cca 370 pohybů. Což je značně vyšší, než udává navrhovatel pro denní dobu, a tedy zákonitě musí být plocha pro noční dobu vyšší. Z uvedeného je pak patrné, že konstrukce grafické i textové části jsou v logickém souladu.
83. Závěrem odpůrce uvedl, že všechny námitky navrhovatelů považuje za nedůvodné. Navrhovatelé se pokoušejí posouvat uplatnění svých zájmů do roviny ochrany vlastnického práva a do roviny ochrany před nezasahováním do soukromého a rodinného života. Strukturálně vzato jde o pokus předsunout tzv. práva „čtvrté generace“ (práva na příznivé životní prostředí), jejichž ochrana je vyhrazena aplikací zákonem předvídané procedury, do katalogu práv první generace, jejichž ochrana je samočinná a stát musí být zdrženlivý při zásahu do tohoto práva a vždy vážit přiměřenost zásahu.
84. Věcně vzato neobsahuje současný návrh kvalitativně jiné argumenty než podobný návrh minulý, ve kterém řešil stejný soud podobné otázky pod sp. zn. 9 A 208/2015. Tyto argumenty jsou pouze označeny odlišným popisem, který usiluje o vyšší standard ochrany. Podle odpůrce je nezbytné, pokud má být ochrana jakýchkoliv zájmů koherentní, aby nedocházelo k matení jednotlivých pojmů a osnova různých stupňů ochrany zůstávala zachována, popřípadě aby byla měněna úmyslně s vědomím důsledků a tím, kdo je k tomu oprávněn, tedy ústavodárcem.
85. Argumentační pokus, kterým se právo na příznivé životní prostředí pokouší navrhovatelé přesunout přes generaci práv sociálních a generaci práv politických do první generace práv základních, je podle odpůrce pokus o relativizaci hierarchie hodnot, na které je ústavní pořádek vystavěn. Taková relativizace pak může mít zničující účinky na funkci celého systému. S ohledem na uvedené by neměl být soudem přijat.
86. Odpůrce žádal, aby soud návrh zamítl.
87. V replice ze dne 17. 1. 2019 navrhovatelé vzali zpět námitku č. 11 a 13 a dále reagovali na vyjádření odpůrce a OZNR setrváním na svých návrhových námitkách.
88. V podání ze dne 7. 2. 2019 navrhovatelé doplnili svou repliku ze dne 17. 1. 2019.

III. Osoba zúčastněná na řízení

89. Navrhovatelé v podaném návrhu označili za osoby zúčastněné na řízení Letiště Praha, a.s. a společnost Český Aeroholding, a.s. K výzvě soudu obě společnosti výslovně oznámily, že budou v řízení uplatňovat práva osob zúčastněných na řízení. Soud v průběhu řízení z veřejně dostupného Veřejného rejstříku posléze zjistil, že společnost Český Aeroholding, a. s., IČO: 24821993, vystupující jako osoba zúčastněná na řízení, zanikla ke dni 1. 10. 2018 sloučením společně s dalšími společnostmi jako zanikajícími společnostmi se společností Letiště Praha, a. s., IČO: 28244532, jako nástupnickou společností, bez likvidace. Soud proto dále jednal jako s osobou zúčastněnou na řízení pouze se společností Letiště Praha a.s.
90. Osoba zúčastněná na řízení (dále jen „OZNR“) ve svém vyjádření s odkazem na judikaturu NSS (sp. zn. 8 Ao 2/2011) uvedla, že dle jejího názoru navrhovatelé neprokázali aktivní věcnou legitimaci. Jednak musí konkrétně (nikoliv obecně) tvrdit, že napadeným OOP byla zasažena určitá jejich veřejná subjektivní práva, jednak nestačí obecné tvrzení, že OOP či procedura

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

vedoucí k jeho vydání, jsou nezákonné. Negativní účinky hluku na lidské zdraví jsou podle ní známy, avšak nedopadají na dané OOP. V noční době totiž budou všechny nemovitosti navrhovatelů mimo limitní izofonu pro noční letecký provoz. Provozovatel letiště musí na území ochranného hlukového pásma provést taková opatření, aby byly negativní účinky hluku z leteckého provozu alespoň uvnitř stavby v souladu s hlukovými limity pro vnitřní chráněný prostor stavby, tj. 40dB LAeq v denní době a 30dB LAeq v noční době. Možnost, nikoliv skutečnost překročení hlukových limitů se tak týká pouze venkovních prostor, a to pouze pro navrhovatele b) a pouze v denní době. U navrhovatelů a) a c) tak není dána aktivní věcná legitimace z důvodu zásahu do jejich práv v důsledku dlouhodobého působení nadlimitního hluku způsobeného napadeným OOP.

91. OZNŘ dodala, že plocha SL/1 není totožná s předpokládaným rozsahem ochranného hlukového pásma v hranicích limitní izofony. Dále upozornila na to, že záměr získal souhlasné stanovisko v procesu EIA po dlouhodobém posuzování MŽP (2005 – 2011), kdy v průběhu posuzování nelze měnit vstupní informace. Stanovisko EIA bylo prodlouženo a stalo se závazným v roce 2017. Taktéž upozornila na to, že obrázky předložené navrhovateli, jsou převzaty z Dokumentace z roku 2009 na záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha/Ruzyně“. Jejich použití tak dle OZNŘ není na místě a předmětem zkoumání má být pouze OOP.
92. OZNŘ se poté podrobněji vyjádřila k některým námitkám navrhovatelů, a to ve shodě s argumentací odpůrce. Závěrem navrhl, aby soud návrh na zrušení části OOP zamítl.

IV. Posouzení věci Městským soudem v Praze

93. S ohledem na to, že se návrhové body prolínají, bude se soud pro přehlednost vyjadřovat k návrhovým bodům tak, jak je označili navrhovatelé, případně v názvu námítky uvede všechny návrhové body, k nimž se tvrzení navrhovatelů vztahují. Protože účastníci řízení netrvali na ústním jednání, soud rozhodoval bez nařízení jednání ve věci (§ 51 odst. 1 s. ř. s.).
94. Dále soud připomíná, že obdobným návrhem se zabýval již ve svém rozsudku ze dne 12. 2. 2016, čj. 9 A 208/2015-292 (dále jen „předchozí rozsudek“), který byl posléze potvrzen rozsudkem NSS ze dne 21. 11. 2018, čj. 2 As 81/2016-157. Při posuzování stejných nebo obdobných námitek proto soud vycházel i ze svých závěrů v uvedeném rozsudku, jakož i ze závěrů přezkoumaných NSS, neboť neshledal důvodu se od nich za nezměněných okolností jakkoliv odchýlit.

Posouzení splnění podmínek řízení a aktivní legitimace

95. Navrhovatelé se podaným návrhem domáhají přezkumu zákonnosti Aktualizace Zásad územního rozvoje, které byly vydány jako opatření obecné povahy č. 43/2014 účinné dne 1. 10. 2014. Jejich návrh je tak způsobilým předmětem soudního přezkumu ve smyslu § 101a a násl. s. ř. s.
96. Před posouzením věci samé se soud zabýval otázkou aktivní legitimace navrhovatelů, kteří shodně tvrdili nezákonnost AZÚR ve vztahu k plánovanému rozšíření letiště Ruzyně, tvrdili, že byli na svých právech tímto OOP zkráceni a domáhali se proto zrušení jeho částí:
 - části AZÚR - oddíl 5.3.1., vztahující se ke koridoru a ploše dopravy letiště Praha-Ruzyně (nyní Letiště Václava Havla, dále též „letiště“) včetně plánované stavby nové paralelní vzletové a přistávací dráhy letiště a vzletových a přistávacích prostorů letiště,
 - části AZÚR - oddíl 4.4.1., vztahující se k vymezené oblasti zasažené provozem letiště – SL/1.
97. Vzhledem k tomu, že bez bližšího zkoumání není zcela zjevné, zda napadené OOP do jejich práv nezasáhlo (rozsudek NSS ve věci čj. 3 Ao 5/2010-125) vyšel soud z usnesení RS NSS čj. 1 Ao 1/2009-120, podle kterého je vždy na posouzení konkrétního případu v rámci posuzování přípustnosti návrhu, zda tvrzení navrhovatele o určitém porušení procedury vedoucí k přijetí

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

opatření obecné povahy jsou taková, že a priori vylučují možnost, že by se takové porušení mohlo projevit v jeho právní sféře; platí zde, že v pochybnostech je nutno přiklonit se k přípustnosti soudní ochrany.

98. Kromě toho v projednávané věci navrhovatelé nejen tvrdili zkrácení na právech příslušným OOP, ale namítali, že se taková nezákonnost z podrobně rozvedených bodů návrhu dotýká jejich právní sféry.
99. Soud proto přisvědčil aktivní legitimaci navrhovatelů, neboť jsou vlastníky či spoluvlastníky nemovitostí v k. ú. Suchdol [navrhovatel a)], resp. Sedlec [navrhovatelé b) a c)], zapsanými na příslušném LV, jak soud ověřil v katastru nemovitostí, a mohou tak být AZÚR dotčeni.
100. Nelze ani přehlédnout, že navrhovatelé b) a c) uplatňovali proti AZÚR připomínky. Skutečnost, že připomínky neuplatnil navrhovatel a) nemá na jeho přístup k soudní ochraně s ohledem na judikaturu správních soudů vliv (usnesení RS NSS čj. 1 Ao 2/2010-116 a rozsudek NSS čj. 4 Ao 5/2010-48).
101. Všichni navrhovatelé tak mohou být napadeným OOP dotčeni na svých právech, kdy současně platí, že své důvody nesouhlasu s AZÚR vyjádřili ve společných návrhových bodech. Soud proto dospěl k závěru, že byť u každého z navrhovatelů může existovat jiná míra tzv. „dotčenosti“ ve smyslu judikatury NSS (rozsudek č. j. 2 Ao 2/2007-73), je třeba vyjít z nálezu Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 59/14, ve spojení se shora zmíněným RS NSS čj. 1Ao 1/2009-120, a přisvědčit aktivní legitimaci navrhovatelů na zrušení AZÚR, neboť všichni tvrdí, že existují určitá jim náležející subjektivní práva, která jsou OOP dotčena, kdy tyto závěry jsou alfa a omega posouzení aktivní věcné legimitace navrhovatelů v řízení o návrhu na zrušení OOP.

Ad. 1 Obecné důvody návrhu,

Ad. 2. Neprokázání nezbytnosti zásahu do práv navrhovatelů, a

Ad. 3. Neprokázání převažujícího veřejného zájmu

102. V obecně formulovaných důvodech navrhovatelé v podstatě tvrdili, že napadené OOP není v souladu se zákonem, nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem a je v rozporu s principem proporcionality, neboť neplánuje záměry v nešetrnějších variantách. Poté zdůraznili některé další námitky, které následně uvedli i v samostatných bodech. Proto soud nejdříve tyto námitky, vypořádal v příslušných částech tohoto odůvodnění, vztahujících se ke konkrétním námitkám, neboť jediné poté mohl být schopen učinit závěr, zda bylo napadené OOP skutečně nezákonné z důvodů, které navrhovatele namítali. Soud přitom dospěl k závěru, že tomu tak nebylo (viz dále).
103. Pokud navrhovatelé namítli neprokázání nezbytnosti zásahu do svých práv, soud se k této otázce v podstatě vyjádřil v předchozím rozsudku z pohledu tzv. proporcionality (tj. přiměřenosti) na str. 68 až 70. Uvedené závěry lze ovšem i přes lehce odlišný úhel pohledu, kterým navrhovatelé na tuto námitku nazírají, oproti navrhovatelům v předchozí věci sp. zn. 9 A 208/2015 (avšak zastoupených stejným právním zástupcem) použít i na nyní posuzovanou věc.
104. Při úvahách o posouzení této žalobní námitky soud vyšel z judikatury NSS, podle které má být míra konkrétnosti vymezení ploch nadmístního významu a požadavků na jejich využití v ZÚR taková, aby bylo možno zvažovat všechny varianty a alternativy využití těchto ploch nadmístního významu a vyhodnotit splnění požadavků přiměřenosti zvoleného řešení, zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí a k právům dotčených osob (rozsudek NSS ve věci sp. zn. 6 Ao 6/2010).
105. Při přezkumu opatření obecné povahy soud vychází z ustanovení § 101d odst. 2 věta první s. ř. s., podle kterého, dojde-li soud k závěru, že opatření obecné povahy nebo jeho části jsou v rozporu se zákonem, nebo že ten, kdo je vydal, překročil meze své působnosti a pravomoci, anebo že opatření obecné povahy nebylo vydáno zákonem stanoveným způsobem, opatření obecné

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

povahy nebo jeho části zruší dnem, který v rozsudku určí. Není-li návrh důvodný, soud jej zamítne. Z tohoto úhlu je třeba na přezkum napadených částí OOP nahlížet a posoudit je.

106. Jak již soud ve shodě s vyjádřením odpůrce předně uvedl, je opatření obecné povahy aktem právním, odborným, ale i politickým, jehož cílem je, aby byl zpracovatelem předložen politickému plénu, tj. zastupitelům, odborný návrh zamýšleného územního uspořádání, včetně vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území k jejich posouzení a případnému přijetí. Zastupitelstvo kraje pak jako politický orgán v rozsahu politiky územního rozvoje přijme či nepřijme OOP jako nástroj územního plánování vymezující zájmové oblasti daného kraje. V rozsudku ve věci sp. zn. 6 Ao 6/2010 NSS k námitce nepřiměřenosti konstatoval mj., že není nikdy možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se územní plány týkají. V procesu územního plánování dochází k vážení řady zájmů soukromých i veřejných a výsledkem pak musí být rozhodnutí o upřednostnění některých zájmů před jinými při zachování právem předvídané proporcionality a ochrany základních práv před svévolnými a excesivními zásahy. Obecné rozhodnutí o distribuci zátěže v rámci určitého území při zachování výše zmíněných zásad je politickou diskrecí konkrétního zastupitelského orgánu územní samosprávy a vyjadřuje realizaci práva na samosprávu, konkrétně jeho územního celku. Z uvedeného pak NSS dospívá k závěru, že nepřiměřené zásahy soudní moci do konkrétních, odůvodněných a zákonných věcných rozhodnutí území samosprávy by byly porušením ústavních zásad o dělbě moci a nabádá, aby se při hodnocení zákonnosti územně plánovací dokumentace soud řídil zásadou zdrženlivosti a ke zrušení územně plánovacího opatření obecné povahy přistoupil, jen pokud došlo k porušení zákona v nezanedbatelné míře, respektive v intenzitě zpochybňující zákonnost posuzovaného řízení a opatření jako celku.
107. K tomu zdejší soud připomíná, že se NSS takto vyjadřoval při přezkumu, jehož předmětem nebyly ZÚR, ale územní plán, tedy nižší nástroj územního plánování, a že se jednalo rovněž o řešení otázky paralelní vzletové dráhy.
108. Také Ústavní soud ve svém nálezu III. ÚS 1669/11 konstatoval, že při rozhodování o zásahu do samosprávy musí soud náležitě zvážit význam základního práva územního samosprávního celku na samosprávu na jedné straně a význam důvodů svědčících pro takový zásah na straně druhé; zásah musí být přiměřený závažnosti takových důvodů a výsledek poměrování těchto dvou skupin hodnot musí soud ve svém rozhodnutí přesvědčivě vyjádřit.
109. Na podkladu takové předběžné opatrnosti soud přistupoval k posouzení napadených částí OOP a důvod pro jejich zrušení v žádném z žalobních bodů z důvodů uvedených shora neshledal. Otázka přiměřenosti záměru je spojena s loajalitou, neboť v procesu územně plánovací dokumentace nelze zajistit zájmy a dosavadní standard života pro všechny, kterých se záměry v území týkají. Pro odpovídající (přiměřený, zdrženlivý) přezkum soudu je pak podstatné, že k přijetí OOP došlo v souladu se zákonem tím, že politické diskreci byly předloženy ZÚR pořízené v souladu s politikou územního rozvoje, v souladu se stavebním zákonem, že jsou opatřeny obligatorním dokumentem, jímž je VVURÚ, vycházející z dodatečných podkladů a odborných posudků, a že byly náležitě vypořádány připomínky. Všechny tyto podmínky soud shledal v AZÚR za splněné.
110. Ke konkrétním věcným důvodům uplatněným v tomto návrhovém bodu soud poukazuje na závěry již uvedené k ostatním návrhovým bodům, neboť tyto námitky navrhovatelé již předně uplatnili. A opět, tak jako v předešlém, soud pro úplnost konstatuje, že se hodnocením zdravotních rizik působením hluku zabývá Příloha č. 3 VVURÚ, jejímž podkladem jsou zdravotní studie, statistická vyhodnocení a posouzení autorizovanou osobou v souladu s metodickými postupy WHO (bod 10.) a podle zákona č.258/2000 Sb. Vzhledem k tomu, že dodržení hygienických limitů nevylučuje negativní účinky hluku na zasažené obyvatele, rozlišuje studie Hodnocení zdravotních rizik v Příloze č. 3 VVURÚ mezi obtěžování hlukem, které může být i pod limitem, a nadlimitní hlukovou zátěží.

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

111. K rozšíření oblasti v důsledku změny slovního popisu výkresové části se soud vyjádřil ve vztahu k bodu Ad.14 a uzavírá, že odpůrce vycházel ze stále stejných podkladů, přičemž slovní vyjádření pouze upřesnil, k rozšíření oblasti nedošlo. Jak již bylo shora uvedeno, je určující hranicí území SL/1 na území hl. m. Prahy izofona LAeq-D= 55 dB. To je zřejmé z výkresové části AZÚR. Podle spisového materiálu se noční provoz odehrává na druhé dráze, jejíž osa směřuje mimo hranice hl. m. Prahy, a proto noční provoz v části SL/1 není určující. Při výstavbě paralelní dráhy má být noční provoz omezen (40 pohybů/noc) a noční izofona se tak v případě výstavby bude vyskytovat pouze v okolí dráhy RWY 06R/24L (paralelní dráhy), a tedy mimo vymezenou oblast SL/1.
112. Dále soud odkazuje na usnesení RS NSS ze dne 21. 7. 2009, čj. 1 Ao 1/2009-120, který se také vyjádřil k testu přiměřenosti, kde v souvislosti s regulací využití určitého území územním plánem, a tím nepřímým zásahem do vlastnického práva těch, jejichž nemovitosti tomuto nástroji právní regulace podléhají, dovedl, že takoví vlastníci nejsou omezeni v tom, co se svým pozemkem či stavbou do budoucna mohou činit, na přípustné varianty využití jejich nemovitostí, jež vyplývají z územního plánu. Zásahy do vlastnického práva musí proto mít zásadně výjimečnou povahu, musí být prováděny z ústavně legitimních důvodů, jen v nezbytně nutné míře a nejšetrnějším ze způsobů vedoucích ještě rozumně k zamýšlenému cíli, nediskriminačně, s vyloučením libovůle a na základě zákona. Tomu však odpůrce (jak bude uvedeno i dále) zcela dostál.
113. Pokud jde o námitku neprokázání „převážujícího veřejného zájmu“, soud ve shodě s odpůrcem uvádí, že především musí být tzv. veřejný zájem ze strany výkonné moci dostatečně odůvodněn. Tento pojem spadá „do kategorie neurčitých právních pojmů. Jedná se o institut správního práva, který se často objevuje ve spojení se správním uvážením, od něhož se však svou podstatou odlišuje. V souladu s judikaturou ČR je rozsah a obsah pojmu veřejného zájmu dynamický, může se měnit, často bývá podmíněn časem a místem aplikace normy a je nezbytné jej chápat jako zájem obecný či veřejně prospěšný. Veřejný zájem nemůže být v konkrétním případě paušálně normován právním předpisem“, tj. apriori (k tomu viz nálezy Ústavního soudu sp. zn. Pl. ÚS 24/04, který zrušil § 3a zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, nebo nálezy Ústavního soudu, či sp. zn. Pl. ÚS 24/08, který zrušil zákon č. 544/2005 Sb., o výstavbě vzletové a přistávací dráhy 06R – 24L letiště Praha Ruzyně). „Jeho posouzení náleží v každém jednotlivém případě do pravomoci moci výkoné, která je povinna po zvážení všech okolností tento neurčitý právní pojem pečlivě identifikovat. Právní řád ČR však umožňuje stanovení veřejného zájmu v souvislosti s druhově vymezeným typem záměru, popř. výkonem činnosti.“ Typicky např. v oblasti energetiky, dopravy, vodního hospodářství aj. (srov. Křížová, J., Syllová, J. - VEREJNÝ ZÁJEM – POJEM A JEHO POUŽITÍ VE SPRÁVNÍM PRÁVU – studie č. 5.352, Parlamentní institut, dostupné na <http://www.psp.cz/sqw/ppi.sqw?str=2&lp=1>).
114. Požadavek na odůvodnění veřejného zájmu v dané věci vyplynul z § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona, podle kterého veřejný zájem na provedení změn posoudí původce (pořizovatel, posléze vydavatel) územně plánovací dokumentace. Odpůrce tak podrobně učinil v kapitole 5.3. (Letecká doprava). Nebylo však už jeho povinností tento veřejný zájem „prokazovat“ (slovy navrhovatelů), neboť jeho úkolem bylo jeho přezkoumatelné vymezení s ohledem na uvedený druh územně plánovací dokumentace (AZÚR). Výklad neurčitého právního pojmu pak plně podléhá soudnímu přezkumu. Správní soud musí mít možnost přezkoumat, zda interpretace a aplikace neurčitých právních pojmů správním orgánem je v souladu se zákonem, jaké podklady pro své rozhodnutí správní orgán soustředil, zda tak učinil v rozsahu, který mu umožnil ve věci správně rozhodnout a zda jeho zjištění s těmito podklady nejsou v logickém rozporu.
115. Soud zjistil, že v kapitole 5.3. (Letecká doprava) odpůrce ve výroku AZÚR letiště vymezil jako „veřejné mezinárodní letiště“, tj. nejvýznamnější veřejné mezinárodní letiště České republiky a do výhledu se výjimečně postavení tohoto letiště v rámci České republiky nezmění. V zájmu zvýšení bezpečnosti a kapacity provozu letiště a udržení jeho pozice v konkurenčním prostředí, v rámci rozvíjející se infrastruktury letišť v Evropě, se sleduje částečná přestavba jeho dráhového

systemu, zahrnující navrženou novou paralelní dráhu, která je obsažena v PÚR. Dále je v této kapitole obsaženo podrobné odůvodnění rozvoje letiště, včetně jeho historie a srovnání. Na základě VVURÚ může docházet k překračování limitu hluku a znečištění ovzduší podle platné legislativy v AZÚR vymezené specifické oblasti SL/1, to může vést i k negativním vlivům na zdraví obyvatel žijících v této oblasti (viz příloha č. 5 VVURÚ). Na základě těchto skutečností lze s danou rozvojovou oblastí souhlasit pouze za podmínek uvedených v příloze č. 5 VVURÚ, kde jsou uvedena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí. Podmínky se týkají především ochrany území před nadlimitním hlukem a znečištění ovzduší. OZNR pak ve shodě s odpůrcem ve svém vyjádření upozornila na řadu koncepčních dokumentů a rozhodnutí vlády (usnesení vlády ČR č. 99/1991, č. 339/1992, č. 413/1998, či č. 145/2001, Dopravní politiku České republiky pro léta 2005-2013 zpracovanou Ministerstvem dopravy ČR, schválenou usnesením vlády č. 882/2005, resp. navazující dopravní politik pro léta 2014-2020 s výhledem do roku 2050, schválená usnesením vlády č. 449/2013, dále též Dopravní sektorovou strategii Ministerstva dopravy ČR). Ze všech těchto dokumentů jednoznačně vyplývá, že výstavba paralelní vzletové dráhy na letišti Václava Havla považuje vláda ČR dlouhodobě již od devadesátých let za zcela zásadní. Tím je dle odpůrce ve shodě s OZNR odůvodněn veřejný zájem na vybudování nové vzletové a přistávací dráhy.

116. S tímto názorem se zcela ztotožňuje i soud. Odpůrce dostatečně odůvodnil veřejný zájem na provedení záměru, a to na podkladě řady významných dokumentů, které si k tomuto posouzení pořídil, aby mohl ověřit podmínky jeho proveditelnosti, přičemž současně vycházel z deklarovaného zájmu státu na rozšíření letiště.
117. Návrhové body nejsou důvodné.

Ad. 4. Neprokázání minimalizace zásahu do práv a absence variantního posouzení z hlediska ústavně zaručených práv,

Ad. 5 Absence variantního posouzení z hlediska zákonné úpravy,

Ad. 6c Chybné vyhodnocení vlivů na životní prostředí - chybně stanovená tzv. nulová varianta, a

Ad. 9 Nesplnění cílů a úkolů územního plánování

118. Dle navrhovatelů je nulová varianta v rozporu s vymezenou oblastí zasaženou hlukem z letiště (SL). Navýšení provozu v rozsahu předložené nulové varianty je tedy v rozporu s platnými ZÚR. Nulová varianta je dále zcela zjevně nereálná, neobjektivní a nepřijatelná pro odůvodnění zásahu do práv. Podle navrhovatelů prokazatelně existovaly v době přípravy OOP i jiné varianty rozšíření letiště. Navrhovatelé též upozornili, že požadavek na porovnání reálných variant řešení vyplývá i z § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona a z judikatury NSS (sp. zn. 4 Aos 1/2012). Absenci variantního posouzení namítli navrhovatelé b) a c). Navrhovatelé též poukázali na stanovisko MŽP ke Zprávě o uplatňování ZÚR, které rovněž požadovalo zvážení všech variant.
119. Dále navrhovatelé namítli, že odpůrce také nedostal své povinnosti stanovit řádně tzv. nulovou variantu. Povinnost posouzení nulové varianty vyplývá z § 10b odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, který požaduje posoudit i vlivy neprovedení koncepce. Odpůrce dle navrhovatelů též postupoval v rozporu s § 18 odst. 1 a 2 a § 19 stavebního zákona. Výsledek EIA, podle kterého je konkrétní záměr definovaný provozovatelem letiště z pohledu životního prostředí možný, nelze ztotožňovat s účelem územního plánování, tj. s posuzováním, zda je záměr i žádoucí a v jaké podobě.
120. K námitce neprokázání minimalizace zásahu do práv soud odkazuje na usnesení RS NSS ze dne 21. 7. 2009, čj. 1 Ao 1/2009-120, které se ovšem zabývalo zákonností územního plánu, a kde NSS učinil tyto závěry: „*V některých případech dosažení ústavně legitimních a zákonem stanovených cílů územního plánování nebude možné dosáhnout způsobem, který by se každého jednotlivého z vlastníků pozemků*

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

a staveb na územním plánu regulovaném území dotkl toliko ve spravedlivé míře; v takovém případě je přípustný i zásah přesahující tuto míru, přičemž ani zde k jeho provedení není nutný souhlas dotčeného vlastníka. Přípustnost takového zásahu i proti vůli vlastníka je dána jeho ústavně legitimním a zákonem stanoveným cílem a splněním dalších podmínek, jejichž komplex lze souhrnně označit za zásadu subsidiarity a minimalizace takového zásahu (zásadou subsidiarity a minimalizace zásahů do vlastnických a jiných věcných práv při tvorbě územního plánu musí být, jak výše uvedeno, ostatně vedena veškerá omezení vyplývající z územního plánu, tedy i omezení nepřesahující spravedlivou míru; v opačném případě by se jednalo o ústavně nepřípustný, neboť v rozporu s čl. 4 odst. 4 LZPS jsoucí zásah).“ (viz bod 49 usnesení RS NSS).

121. Dále soud ve shodě s odpůrcem poukazuje na bod 114 rozsudku NSS čj. 6 Ao 6/2010-103, podle kterého je nedílnou složkou složitějšího procesu přijímání strategických dokumentů též řešení distribuce zátěže v rámci určitého území. Soud neshledal důvodu odchýlit se od stanoviska odpůrce, který s odkazem na předně uvedený rozsudek NSS uvedl, že se proto princip minimalizace zásahu neužije, neboť jeho aplikace by vedla k zabránění jakéhokoliv rozvoje. Zásady územního rozvoje, které jsou koncepčním a strategickým dokumentem, nestanoví konkrétní podobu záměru, ale stanoví pouze maximální hranice možného řešení z hlediska zátěže a v jeho rámci připouští nekonečné množství dílčích variant záměru. Úkolem zásad v této fázi územního plánování přitom není hledat ideální variantu konečného řešení na variantních škálách mnoha možných řešení. Obě otázky byly řešeny podstatně obšírněji, než je tomu tak v současném návrhu. Nadto se zdejší soud s obdobnými námitkami již vypořádal na str. 57 až 62 předchozího rozsudku, nyní uplatněná argumentace přitom nepřináší nic nového. K dokumentům, z nichž mají podle navrhovatelů vyplývat další varianty, soud podotýká, že byly vydány později a nelze z nich proto dovozovat znalost takového řešení v době přijetí napadeného OOP.
122. Poukaz navrhovatelů na letiště ve Vodochodech neobstojí, neboť se jedná o realizaci projektu soukromého subjektu, jehož podnikatelské záměry se mohou změnit.
123. K variantnímu posouzení soud přisvědčuje stanovisku OZNŘ, která uvedla, že prodloužení platnosti stanoviska EIA na záměr „Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ ze dne 27. 1. 2017 neobsahuje žádné podstatné změny záměru. Ve 2. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je sice uvedena maximální délka nikoliv paralelní, ale stávající dráhy 4 tis. m, jedná se o maximální délku, nikoliv minimální. Stejně tak 2. AZUR Středočeského kraje obsahuje podrobné odůvodnění tohoto záměru, které nesouvisí zcela se záměrem paralelní dráhy.
124. Dále soud uvádí, že námitkami absence variantního posouzení se zabýval ve svém předchozím rozsudku na str. 57 až 62.
125. Stejně jako tehdy, i nyní má soud za to, že odpůrce tomuto požadavku MŽP dostal, a to s ohledem na v již předchozí námitce (viz bod 112.) odkazované usnesení RS NSS ze dne 21. 7 2009, čj. 1 Ao 1/2009-120.
126. Podle stanoviska soudu je odpůrcem pojímané rozšíření letiště v AZÚR a ve VVURÚ činěno ve dvou polohách (variantách), a sice v tzv. nulové variantě, představující stav území v případě naplnění ZÚR hl. m. Prahy vydaných usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009 formou OOP číslo 8/2009 při zohlednění rozsudků NSS (dále též ZÚR z roku 2009), a tzv. aktivní variantě, beroucí v úvahu stav po výstavbě paralelní dráhy.
127. K tomu soud připomíná, že ustanovení § 38 odst. 2 stavebního zákona obligatorně neukládá pořizovateli ZÚR zahrnout do návrhu varianty řešení. Tento požadavek nijak nevyplývá ani z § 18 odst. 1 a 2 stavebního zákona, na který poukazují navrhovatelé. Podle § 18 odst. 1 a 2 *cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného*

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje. Na toto ustanovení je v této souvislosti potřeba nahlížet zejména z pohledu systematiky stavebního zákona. Uvedené ustanovení je umístěno v části třetí nazvané Územní plánování, v hlavě I nazvané Cíle a úkoly územního plánování. Citované ustanovení tedy upravuje proces tvorby územního plánu stanovením cílů územního plánování, a neslouží tak primárně pro účely tvorby ZÚR nebo jejich aktualizaci.

128. V projednávané věci postupoval odpůrce v souladu s rozsudkem NSS ze dne 21. 6. 2012, čj. 1 Ao 7/2011-526, podle kterého povinnost zpracovat varianty návrhu koncepce a nechat posoudit jejich vliv na životní prostředí může být stanovena dotčeným orgánem na úseku posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž požadavek na zpracování návrhu ZÚR ve variantách, a to ať již ve formě vícero variantních ucelených návrhů nebo ve formě jediného návrhu, obsahujícího variantní řešení jednotlivých ploch a koridorů, může být součástí schváleného zadání ZÚR rovněž z podnětu samotného pořizovatele. Jestliže tedy MŽP v požadavku ke Zprávě o uplatňování ZÚR žádalo v maximální míře prověřovat řešení ve variantách nebo alternativách a vyhodnotit všechny dostupné varianty, odpůrce tomuto požadavku dostál, byť z hlediska navrhovatelů nedostatečně vymezil pouze jednu aktivní variantu (po zprovoznění nové paralelní dráhy).
129. Jestliže stavební zákon odpůrci neukládá povinnost zpracovat vícero variant záměru a judikatura správních soudů uvedené vykládá jako možnost zpracování návrhu ZÚR i ve formě jediného návrhu obsahujícího variantní řešení, neshledal soud důvod pro zrušení návrhem napadených částí OOP proto, že odpůrce v předestřené OOP porovnává stav stávající a výhledový (nulovou a aktivní variantu). Uvedené platí tím spíše, že podle obsahu spisového materiálu a vyjádření OZNŘ připadá technicky v úvahu rozšíření letiště pouze v navržené aktivní variantě (odůvodnění AZÚR, urbanistické a ověřovací studie, dopravní studie a další podklady „Studie LKPR-Aga-Letiště s.r.o. 02/2009 str. 181“) a lze tak přisvědčit OZNŘ, že další prověřování možných variant by sebou neslo neúčelně vynaložené náklady na prověření něčeho, co již bylo prověřeno.
130. Podstatou nesouladu mezi navrhovatelem a odpůrcem je rozdílný náhled na vymezení nulové varianty, to je, zda má být vymezena s omezeními pro provoz letiště, které navrhovatelé nazývají „reálným stavem“, či bez omezení nástroji nižší územně plánovací dokumentace (vyhlášená ochranná protihluková pásma apod.). Soud přisvědčuje odpůrci, že při vymezení nulové varianty nelze vycházet z jiných omezení (nižší ÚPD) než těch, která jsou stanovena v platných ZÚR (před aktualizací), tj. ZÚR z roku 2009. Je tomu tak proto, že by poměření s aktivní variantou (zamýšlenou paralelní drahou) nebylo srovnatelné. Také aktivní varianta totiž předpokládá ke svému naplnění budoucí změny v oblasti nižší územně plánovací dokumentace a další územní řízení. Obě varianty se podle stanoviska soudu musí nacházet ve stejném režimu, aby je bylo možné porovnávat. Různá omezení (rozšíření i zúžení), podmínky či kompenzační opatření by do samotného posouzení jejich srovnatelnosti neměla vstupovat na počátku rozhodování o tom, která varianta je vhodnější. Nelze rovněž přehlédnout skutečnost, kterou vzal odpůrce v úvahu, a sice, že při nevybudování paralelního dráhového systému (aktivní varianta) lze očekávat tlak na co největší využití stávajícího dráhového systému letiště, a předjímat, jaká rozhodnutí by v této souvislosti v budoucnu učinily příslušné dotčené orgány a další instituce, jaké skutečnosti mohou jejich rozhodování v budoucnu ovlivnit, jaký bude vývoj, kvalita a provozní parametry nových letadel v budoucnu, neboť může nastat i stav, kdy z hlediska technologické inovace budou létat tišší letadla a bude možné umožnit vyšší počet pohybů letadel při splnění přísných hygienických podmínek apod. Obě varianty tak byly právem posuzovány v maximálním možném stavu (bez omezení nižší ÚPD), který u jednotlivých dráhových systémů připadá v úvahu při současném splnění bezpečného provozu, neboť buď se tyto maximální kapacity naplní (a pak je třeba je pro úvahu o správnosti záměru znát), nebo se nenaplní, tj. nenastane predikovaný rozvoj

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

letecké dopravy, a nastane situace, která bude na prospěch životnímu prostředí a veřejnosti reprezentované v tomto sporu navrhovatelé.

131. Pokud navrhovatelé poukazují na to, že nulová varianta nerespektuje reálné podmínky provozu a reálný stav území, je to dáno jejich odlišným pojmáním nulové varianty-navrhovatelé vycházejí ze současného stavu, kdy platí omezení nižšími nástroji ÚPD a odpůrce vychází z maximálního reálného využití stávajícího dráhového systému, kdy je počet pohybů dán možnostmi hodinových odbavení na dráze a bezpečností leteckého provozu, neboť maximální reálné využití stávajícího dráhového systému umožňuje 247 000 pohybů/rok, avšak za cenu většího využití stávající dráhy 12/30. Při nerealizaci paralelní dráhy a predikovaném nárůstu kapacit leteckého provozu by bylo nutné rozdělit přílety a odlety na křižujících se drahách RWY 12/30 a RWY 24/06 a tím by došlo na dráze RWY 12/30 k navýšení počtu přistání na 79%, vše při řízení leteckého provozu při zachování jeho bezpečnosti.
132. Soud proto stejně jako ve svém předchozím rozsudku odmítl navrhovatelé tvrzenou nesprávnost vymezení nulové varianty a s tím související návrhové body, neboť vymezení této varianty s platnými omezeními nástroji nižší ÚPD by bylo v rozporu se ZÚR z roku 2009 při zohlednění rozsudků NSS, které některé její části zrušily. Takové vymezení by rovněž bylo v čase proměnné v důsledku možných změn regulace území nižší ÚPD (územním plánem, regulačním plánem, územním rozhodnutím apod.).
133. Doplnující námitky navrhovatelů k této námitce v replice ze dne 7. 2. 2019 pak k této otázce žádné nové aspekty, kterými by se soud měl zabývat, nepřináší, neboť v nich navrhovatelé pouze setrvale opakují svůj nesouhlas s postupem odpůrce při ne/vymezování variant návrhu napadeného OOP, které soud ovšem vysvětlil jak v předchozím rozsudku, tak i nyní v argumentaci shora.
134. Posouzení varianty neprovedení záměru vyplývá i ze zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ochranu životního prostředí, z jehož ustanovení § 10b odst. 1 vyplývá, že se posuzování koncepce děje pro případ provedení i neprovedení koncepce a jejích cílů, a to pro celé období jejího předpokládaného provádění. V případě, že by nebyla realizována aktivní varianta ve smyslu AZÚR, postupovalo by se podle ZÚR z roku 2009 a tato varianta byla proto odpůrcem vymezena jako nulová. Výklad pojmu nulová varianta potvrzuje i NSS ve svém rozsudku čj. 1 Ao 7/2011-526, který je shora zmíněn, a kde se mj. odkazuje na bod 2 přílohy stavebního zákona (po novele bod 3), podle kterého je třeba ve VVURÚ uvést údaje o současném stavu životního prostředí a řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna územně plánovací dokumentace s tím, že stavební zákon ukládá, aby byly zhodnoceny nejen vlivy provedení koncepce, nýbrž též vlivy jejího neprovedení, tj. tzv. nulové varianty, přičemž smyslem tohoto postupu je získat co nejobjektivnější podklad pro zhodnocení, jaké klady a zápory přinese koncepce oproti situaci, kdy by koncepce schválena nebyla (bod 166. rozsudku). Takto postupoval i odpůrce.
135. Soud se přitom neztotožnil s názorem navrhovatelů, že odpůrce postupoval v rozporu s § 18 odst. 1 a 2 a § 19 stavebního zákona, tedy že nesplnil cíle a úkoly územního plánování. Přípustnost záměru, jeho potřebnost a střet s jinými veřejnými zájmy vyplývá ze samotného odůvodnění AZÚR kapitola 5.3 (letecká doprava), z níž je zřejmé, že v zájmu zvýšení bezpečnosti a kapacity provozu letiště, udržení jeho pozice v konkurenčním prostředí v rámci rozvíjející se infrastruktury letišť v Evropě, se sleduje částečná přestavba jeho dráhového systému, zahrnující navrženou novou paralelní dráhu, je zde pojednán vývoj dráhového systému na letišti od roku 1937, další rozšíření letiště v roce 1956, kdy byl zcela nový dráhový systém již tehdy navržen s paralelními drahami, od roku 1982, kdy byla hlavní dráha RWY 07/25 prodloužena, je dráhový systém letiště z hlediska délek a počtu drah beze změn (kromě přecíslování) a celý vývoj dráhového systému se za dobu jeho existence neubíral nahodilými cestami nebo impulzy a vždy byl vyvolán výhradně potřebami provozu letiště a letadel, jsou zde porovnávány objemy

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

cestujících odbavené v roce 2010 na čtyřech nejvýznamnějších letištích s mezinárodním statutem na území ČR, jsou zde uvedena porovnání s některými zahraničními letišti a je zde podrobně pojednán význam zamýšlené paralelní dráhy s tím, že záměr její výstavby byl podrobně posuzován v rámci EIA, který byl zakončen souhlasným stanoviskem MŽP ze dne 26. 10. 2011 při splnění v něm uvedených podmínek VVURÚ. Z titulu měřítka podrobnosti nemohou ZÚR dosáhnout takové podrobnosti a komplexnosti, proto byly v případě letiště, které je specifickým prvkem, z hlediska územního systému plánování v ČR, zohledněny do AZÚR vybrané odpovídající podrobnosti ZÚR, závěry EIA a stanoveny požadavky pro následné rozhodování o změnách v území, odpovídající podrobnosti ZÚR odvozené ze souhlasného stanoviska MŽP.

Ad. 6a a 6b Chybné vyhodnocení vlivů na životní prostředí - zastaralé podklady a chybné informace od provozovatele letiště, nezohlednění vlivů na území Středočeského kraje,

Ad. 7 Rozpor se směrnicí SEA, a

Ad. 8 Neaktuální podklady – nesplnění zadání stanoveného Zprávou o uplatňování ZÚR

136. Navrhovatelé namítli, že převzal zastaralé a nesprávné údaje z let 2005 a 2006 z procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí zahájeného v roce 2005 a ukončeného souhlasným stanoviskem MŽP ze dne 26. 10. 2011, čj. 68161/ENV/11. Přitom § 42 odst. 4 Navíc jsou izofony v akustické studii v jiných hlukových ukazatelích. Dle navrhovatelů byl pořizovatel povinen přezkoumat údaje poskytnuté investorem z hlediska aktuálnosti dat, jejich relevance a věrohodnosti. Navrhovatelé též namítli, že neposouzení vlivů na území Středočeského kraje je v rozporu s tím, jak definuje dotčené území § 3 písm. c) zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.
137. Navrhovatelé dále stručně namítli, že nezohlednění vlivů na území Středočeského kraje, použití zastaralých informací a chybné stanovení tzv. nulové varianty bylo v rozporu s požadavky čl. 1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES (směrnice SEA).
138. K samotnému vyhodnocení vlivů na životní prostředí (proces EIA) soud ve shodě se svými závěry v předchozím rozsudku (viz str. 50) uvádí, že stanovisko EIA je v první řadě podkladem pro územní řízení, v němž se také rozhoduje o umístění stavby na přesně určené pozemky a námitky, směřující proti procesu posuzování vlivů na životní prostředí - EIA, mohou být přezkoumány správním soudem pouze v souvislosti s žalobou proti územnímu rozhodnutí (rozsudek NSS ze dne 1. 6. 2011, čj. 1 As 6/2011-347).
139. Co se týče otázky aktuálnosti použitých podkladů, soud se k této otázce vyjadřoval v předchozím rozsudku na vícero místech, především však na str. 51 a 52. Nedal přitom této námitce zapravdu. K tomu lze zopakovat některé závěry uvedené v předchozím rozsudku. Pro vyvrácení této námitky navrhovatelů lze znovu odkázat například na podklad č. 28 pro zpracování přílohy č. 1 VVURÚ – Akustická studie, údaje o počtu obyvatel, které byly převzaty od Útvaru rozvoje města v roce 2011, kapacity leteckého provozu nejsou závislé na aktuálních statistikách, neboť vychází z maximální povolené kapacity záměru po realizaci paralelní dráhy dle podmínky č. 46 stanoviska MŽP ze dne 26. 10. 2011, č. j. 68161/NV/11). Zmíněné stanovisko MŽP ze dne 26. 10. 2011 v bodě III. Hodnocení záměru uvádí, že vzhledem k velkému množství připomínek k maximální kapacitě záměru byla této kapacitě v posudku věnována nadstandardní pozornost a maximální kapacita pro charakteristický letový den byla stanovena mj. striktně podmínkou návrhu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (stanovisko EIA). Ještě větší pozornost byla věnována maximální kapacitě nočního provozu, kde byly stanoveny podmínky nad rámec povinností stanovených legislativou a tyto jsou zároveň jedněmi ze základních limitů záměru.
140. K problematice vlivu na ovzduší si zpracovatel posudku vyžádal doplňující informaci (rozptylová studie z roku 2010), byly vyhodnoceny vlivy na obyvatelstvo z hlediska akustické a imisní situace, za účelem oponentního posouzení výpočtových postupů při stanovení vlivu hluku byly v rámci

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

posudku mj. využity závěry nezávislé expertízy (Eurocontrol 2008), bylo provedeno vyhodnocení podle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, kdy v oblasti nejvýznamnějších vlivů, tedy vlivů hluku na veřejné zdraví, si zpracovatel posudku pro zajištění maximální objektivit vyžádal doplňující informace ve formě doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví (Potužníková 2010) a byl zajištěn oponentní posudek „Posudek na posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví z prosince 2009 a jeho doplnění z dubna 2010“ Kubina 2010, byla věnována pozornost problematice ochranného hlukového pásma a uložena podmínkami návrhu stanoviska EIA, navrhnout nové OHP letiště v nejmenším možném rozsahu (v rozsahu limitní izofony) a byl striktně omezen jeho plošný rozsah, který nesmí být větší než je plocha stávajícího OHP. MŽP následně uvedlo, že po zhodnocení všech prostorových vlivů, jevů a faktorů a na základě existujících dodaných, vyžádaných i samostatně objednaných podkladů, je realizace uvažovaného záměru akceptovatelná z hlediska vlivu na životní prostředí za předpokladu plnění všech podmínek pro fázi přípravy výstavby a provozu uvedených v tomto stanovisku.

141. Soud v předchozím rozsudku jakož i v nyní posuzované věci dále konstatuje, že pokud byl aktualizován odhad vývoje provozu k roku 2013, je tento postup logický s ohledem na datum přijetí AZÚR v roce 2014, neboť vývoj k roku 2020 lze jen odhadovat. Zasahuje jej více proměnných, které tento odhad ovlivňují a ještě v budoucnu ovlivní. Odpůrci tak nelze vyčítat, že odhad budoucího stavu není přesnější. Tvrzení o neaktuálnosti podkladů z EIA navrhovatelé je tak vyvráceno již samotným jejich tvrzením v tomto návrhovém bodu, že „...u odhadu vývoje provozu byl v rámci AZÚR aktualizován výchozí stav v roce 2013...“ Požadovat aktualizaci údajů k roku 2020 lze jen obtížně z důvodu shora uvedených a navrhovatelé ani netvrdí, že existují hodnověrné doklady svědčící o tom, že by měl být odhad vývoje leteckého provozu k roku 2020 jiný.
142. Nesouhlas navrhovatelů s údaji, které odpůrce při vymezení nulové varianty v AZÚR uvedl (přesunutí 79 % přistávajících letadel na dráhu RWY 12/30, zvýšení nočního provozu na této dráze) souvisí s tím, že odpůrce v nulové variantě i aktivní variantě posuzoval jejich maximální možnou míru a z toho důvodu nezohlednil stávající omezení letového provozu. Posuzoval tak stav za situace, kdy by byl zvýšený letecký provoz umožněn, tj. stav, kdy by stávající omezení daná nižšími nástroji územního plánování, jež mohou doznat změny, neplatila a dráhový systém by fungoval v maximální možné variantě provozu. Jedná se tedy o údaje, které vycházejí ze stavu maximálního využití schváleného stávajícího dráhového systému s uvolněním hlukových omezení, které nelze vyloučit, neboť nelze předvídat, jak by správní orgány rozhodovaly v případě podání žádosti o změnu OHP (omezení hlukového provozu) a ukončení platnosti stávajících smluv mezi provozovatelem letiště a městskými částmi.
143. Pokud navrhovatelé namítali, že nezohlednění vlivů na území Středočeského kraje způsobilo chybné vyhodnocení vlivů na životní prostředí, soud jim nemohl dát za pravdu. Již v předchozím rozsudku soud na podkladě zjištění z předloženého spisového materiálu, jakož i z provedeného ústního jednání, že se Středočeským krajem tak bylo odpůrcem jednáno v souladu se zákonem jako s dotčeným subjektem. Středočeský kraj byl vyzván k účasti na procesu přijímání AZÚR a mohl uplatňovat svůj nesouhlas. Pokud tak neučinil, nelze to klást k tíži odpůrce, přičemž je třeba zdůraznit, že Středočeský kraj není navrhovatelem v nyní projednávané věci a navrhovatelům odlišným od tohoto subjektu ochrana práv a zájmů Středočeského kraje nepřísluší.
144. Návrhové námítky v tomto bodu, kde se tvrdí významné negativní vlivy na životní prostředí a obyvatele Středočeského kraje s tím, že nejsou vyhodnoceny v žádné územně plánovací dokumentaci a tedy ani nemohlo dojít k vyhodnocení vlivu na životní prostředí, tak nemohly obstát a být důvodem pro zrušení napadených částí OOP, které ve svých výstupech za hranice hl. m. Prahy nezasahuje.

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

145. Na tom nemůžou změnit ničeho ani doplňující námitky navrhovatelů z repliky ze 7. 2. 2019, podle kterých není možno prověřit a provést porovnání variant bez toho, aby byly do úvah odpůrce zahrnuty i dopady na území Středočeského kraje. Tyto námitky se totiž zakládají na mylném předpokladu, že odpůrce má pravomoc tyto dopady posuzovat se závazností pro Středočeský kraj. Odpůrce byl však oprávněn závazně hodnotit pouze dopady na území hl. m. Prahy. Navíc, navrhovatelé nemohli být dotčeni na svých právech ani ve své právní sféře vlivy, které by mělo napadené OOP na obyvatele Středočeského kraje.
146. Dále soud stejně jako v předchozím rozsudku zdůrazňuje, že data o počtu pohybů letadel a prognózy výkonů letiště odpovídají době jejich zpracování, přičemž odpůrce s těmito údaji pracoval v průběhu celého procesu zpracování AZÚR. Soud přisvědčuje vyjádření odpůrce a osoby zúčastněné na řízení (Letiště Praha a.s.), že maximální kapacita záměru a jeho vliv na životní prostředí, kdy byla použita i data z procesu EIA, v němž potvrdila prognózu provozních výkonů a trendů v letectví i nezávislá evropská organizace Eurocontrol, se staly důvodně podkladem pro AZÚR a VVURÚ, a je nerozhodné, k jakému roku by podle prognóz mělo k naplnění záměru dojít (rok 2020). Podstatné je, aby nulová i aktivní varianta byly vyhodnoceny srovnatelně (jako maximální reálné naplnění při zachování bezpečnosti leteckého provozu) a k nim byl příslušně stanoven maximální vliv na životní prostředí. Údaje uvedené v Akustické studii (Příloha č.1 VVURÚ) udávají maximální kapacity záměru letiště dle stanoviska EIA při zachování bezpečnosti leteckého provozu a nejsou závislé na aktuálních statistikách leteckého provozu. Maximální kapacity záměrů jsou uvedeny ve výrokové části AZÚR oddíl 5.3.1., kde jsou uvedeny podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a soud na ně pro stručnost odkazuje. Do akustického modelu byly zadány celkové počty pohybů letadel za rok u nulové varianty ve výši 247 000 pohybů/rok a u aktivní varianty 274 500 pohybů/rok. Obě kapacity byly porovnány jako maximální možné (reálné) naplnění při zachování bezpečnosti leteckého provozu na těchto dráhových systémech a respektují požadavek předběžné opatrnosti. Také podle stanoviska soudu predikce na základě maximálních vstupních podkladů není nezákonná a nemůže být důvodem pro zrušení napadených částí OOP.
147. Uvedené závěry pak nemohl zvrátit ani poukaz navrhovatelů na to, že se odpůrce nezabýval vývojem v obsazenosti sedadel, neboť se jedná o údaj proměnlivý, který s ohledem na délku procesu zpracování AZÚR a VVURÚ musí být fixován k určité době a z něj musí odpůrce při zpracování vycházet. Proto odpůrce právem vyšel z reálných kapacit obou dráhových systémů při zachování nezbytné bezpečnosti leteckého provozu a naplnění ZÚR z roku 2009 ve znění rozsudků NSS. Soud vešel na stanovisko odpůrce rovněž v tom, že provozovatel letiště nemá vliv na obsazenost letadel, neboť to je v kompetenci leteckých společností, tj. podnikatelských subjektů. Kdy a zda bude dosažena uvažovaná maximální kapacita letiště, lze těžko stanovit a není to ani smyslem AZÚR, jejímž cílem je blíže konkretizovat záměry vymezené v PÚR a stanovit obecné směry územního rozvoje.
148. K námitkám neaktuálnosti podkladů, jakož i nevyhodnocení vlivů na území Středočeského kraje se zabýval též NSS ve svém potvrzujícím rozsudku. NSS stejně jako zdejší soud dospěl k závěru (viz zejména bod [150]), že údaje, z nichž napadené OOP, (resp. VVURÚ) vychází, odpovídaly době, kdy byla tato dokumentace zpracována. NSS rovněž upozornil na nepřipadně zjednodušující a mylný výpočet stěžovatelů, který obdobným způsobem uplatňují prostřednictvím stejného právního zástupce i navrhovatelé v nyní posuzované věci, týkající se (zřejmě) maximální možné kapacity „aktivní varianty“ (viz bod [145]). Pokud jde o námitku týkající se Středočeského kraje, NSS nad rámec závěrů učiněných zdejším soudem, které potvrdil, dodal, že stěžovatelé (stejně jako navrhovatelé v nyní posuzované věci) neuvedli, jakým dalším konkrétním způsobem měl odpůrce nad rámec zákona zapojit Středočeský kraj do procesu pořizování a schvalování napadeného OOP (viz závěr bodu [182]).
149. Soud dále k obecné námitce rozporu napadeného OOP se směrnicí SEA ve stejné míře obecnosti uvádí, že dle jeho přesvědčení takový rozpor z tvrzení stran ani z předloženého spisového

materiálu zachycujícího proces přijímání a obsah napadeného OOP nevyplýval. Navrhovatelé sice odkázali na čl. 1 směrnice SEA, avšak z jejich stručně formulované námitky soud nebyl schopen identifikovat, s čím vlastně nesouhlasí, nebo co považují za nesouladné s tímto článkem. Proto se soud ani nemůže k této námitce blíže vyjádřit. Podle čl. 1 směrnice SEA je cílem směrnice zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a přispět k zahrnutí úvah o životním prostředí do přípravy a přijetí plánů a programů s cílem podporovat udržitelný rozvoj stanovením, aby v souladu s touto směrnicí některé plány a programy, které mohou mít významný vliv na životní prostředí, podléhaly posouzení vlivů na životní prostředí. Není sporu o tom, že v řízení o přijímání napadeného OOP jednoznačně došlo k procesu SEA a byly vyhodnoceny vlivy na životní prostředí. K tomu se mohli navrhovatelé během procesu přijímání napadeného OOP vyjádřit. Evidentně tak v souvislosti se směrnicí SEA činí až nyní v podaném návrhu.

150. Dále se soud zabýval námitkou neaktuálnosti podkladů, resp. nesplnění zadání ze Zprávy o uplatňování ZÚR. Obdobnou námitkou se soud zabýval již ve svém předchozím rozsudku, konkrétně na str. 49 a 50, dále 51 až 52.
151. Podle ustanovení § 42 odst. 4 stavebního zákona v rozhodném znění, resp. § 42 odst. 2 stavebního zákona před novelou se *při aktualizaci zásad územního rozvoje na základě schválené zprávy o jejich uplatňování v měněných částech postupuje obdobně podle ustanovení § 36 až 41.*
152. Z uvedeného vyplývá, že Zpráva o uplatňování zásad územního rozvoje hl. m. Prahy ze dne 4. 11. 2011 byla podkladem pro vypracování AZÚR a soud má po provedeném přezkumu napadených částí OOP za to, že z ní odpůrce vycházel a požadavky a podmínky pro zpracování návrhu AZÚR, včetně požadavků na zpracování variant řešení Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (písmeno „F“ Zprávy) dodržel. V části Zprávy „Opravy obecné“ (písmeno „F“ Zprávy) je uvedeno jaké obecné opravy má odpůrce v AZÚR provést, mj. pod bodem 7 „vypracování nového posouzení VVURÚ pro ZÚR hl. m. Prahy“. Samotná Zpráva byla přitom vydána ve smyslu § 42 odst. 1 stavebního zákona a na základě nových skutečností, kdy byly Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, vydané Zastupitelstvem hl. m. Prahy formou opatření obecné povahy č. 8 dne 17. 12. 2009 usnesením ZHMP č. 32/59 dotčeny rozsudky NSS, které některé jejich části zrušily (rozsudek NSS ze dne 20. 5. 2010, čj. 8 Ao 2/2010-644, ze dne 2. 2. 2011, čj. 6 Ao 6/2010-103, ze dne 27. 1. 2011, čj. 7 Ao 7/2010-133 a ze dne 8. 9. 2011, čj. 9 Ao 4/2011-77). Zprávu tedy vydal krajský úřad jako sdělení zastupitelstvu o uplatňování ZÚR z roku 2009 a jako podklad pro vypracování jejich aktualizace (AZÚR).
153. Soud proto přisvědčuje odpůrci a OZNR, že pojem „nové podklady“ nelze vykládat přísně formalisticky (tj. absolutně) tak, že by nesměly být použity podklady původní pro ZÚR z roku 2009, které zůstávají v platnosti a nedoznaly změn. Obecně lze říci, že to, že nové podklady vycházejí ze starých údajů, nezpůsobuje vadu postupu přijímání AZÚR, neboť je podstatné, že staré podklady zůstávají v platnosti a nebyly překonány a zůstaly nadále nosnými. O použití podkladů z EIA se soud vyjádřil v jiném návrhovém bodu, kde navrhovatelé tuto skutečnost namítali. Pouze pro úplnost soud uvádí, že proces EIA a z něj vzešlá dokumentace vycházel z podkladů, které nebyly v ZÚR z roku 2009 zachyceny a proto se právem staly „novými podklady“ pro AZÚR ve smyslu Zprávy. Stejně tak tomu bylo v souvislosti s požadavkem Zprávy na vypracování nového posouzení VVURÚ (písm. F bod 7. Zprávy), kde byly aktualizovány údaje v Akustické studii (podklad č. 28 pro zpracování přílohy č. 1 VVURÚ – Akustická studie), stejně jako údaje o počtech obyvatel v základních sídelních jednotkách pro jednotlivé hodnocené stavy, které byly převzaty od Útvaru rozvoje města v roce 2011 a nikoli z údajů, které byly zachyceny v ZÚR z roku 2009.
154. Pokud navrhovatelé namítali, že odpůrce nevymezil záměr na základě objektivních potřeb, jedná se o obecné tvrzení, spočívající v blíže neopodstatněné nedůvěře vůči údajům poskytnutým provozovatelem letiště beztoho, že by bylo uvedeno, jaký odhad vývoje provozu pro rok 2020

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

považují navrhovatelé za správný a které údaje jsou podle nich zastaralé a nepodložené. Soud přisvědčuje odpůrci, že zpracovatel AZÚR musel vycházet z údajů poskytnutých letištěm, neboť ty se netýkaly jen prostého počtu přepravovaných osob a tomu odpovídajícímu počtu letadel, ale možností současné letecké techniky přepravit určité množství osob za určitý čas, možností dráhového systému odbavit v rámci zachování bezpečnosti letecké dopravy hodinový a denní počet letadel a to i v rámci špičkových hodin. Takové údaje musí zpracovávat specialista na leteckou dopravu, znalý možností řízení letového provozu na Letišti Ruzyně. Byť byly údaje převzaty od letiště, zpracovatel je sám hodnotil z hlediska relevance a věrohodnosti. Jiný postup by znamenal tyto údaje nepřebírat, nehodnotit je. Pak by ale v AZÚR v tomto rozsahu nebylo dostatek podkladů. Nezávislé posouzení údajů předložených provozovatelem letiště přitom neznámá, že by vstupní data musela být opatřena rovněž nezávislým subjektem.

155. Lze tak uzavřít, že podle stanoviska soudu byl splněn požadavek v kapitole 4. Zprávy „na základě nových podkladů vymezit specifickou oblast SL/1-Oblast zasaženou provozem Letiště Ruzyně“, použitím podkladů, které byly v daném čase aktuální a dostupné.
156. Návrhové body proto nebyly důvodem pro zrušení napadených částí OOP.

Ad. 10 Nesplnění úkolů z PÚR

157. Obdobnou námitkou se soud zabýval již ve svém předchozím rozsudku, konkrétně na str. 54 až 57.
158. Podle § 31 odst. 1 stavebního zákona v rozhodném znění PÚR *určuje ve stanoveném období požadavky na konkrétní úkoly územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území, a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů.*
159. Podle odst. 2 téhož ustanovení *politika územního rozvoje s ohledem na možnosti území koordinuje tvorbu a aktualizaci zásad územního rozvoje, tvorbu koncepcí schvalovaných ministerstvy a jinými ústředními správními úřady a záměry na změny v území republikového významu a stanoví úkoly zajišťující tuto koordinaci. Politiku územního rozvoje pořizuje ministerstvo pro celé území republiky a schvaluje ji vláda. Ministerstvo zajistí, aby ve Sbírce zákonů bylo uveřejněno sdělení o schválení politiky územního rozvoje, a celý dokument zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup. (§ 31 odst. 3). Politika územního rozvoje je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. (§ 31 odst. 4).*
160. Podle § 32 odst. 1 písm. d) téhož zákona PÚR *vymezuje plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje.*
161. Odpůrce v AZÚR vycházel z PÚR, kde se v bodu 131 L1 uvádí vymezení: nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) Letiště Praha-Ruzyně. Důvody vymezení: zvýšení kapacity mezinárodního letiště. Úkoly pro územní plánování: a) řešit dopady rozvoje Letiště Praha-Ruzyně na územním rozvoj dotčených obcí (zejména hlukové zátěže), b) řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně kolejovou dopravou).
162. Navrhovatelé tvrdili, že odpůrce neprověřoval proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost rozšíření letiště v Praze-Ruzyni (včetně jeho variant). Vždy pouze konstatoval, že PÚR realizaci záměru vyžaduje. Odpůrce převzal rozsah záměru od provozovatele letiště a argumentoval, že je k tomu vázán PÚR.
163. Obecné tvrzení navrhovatelů, že odpůrce při pořizování AZÚR neprověřoval potřebnost, proveditelnost, reálnost a účelnost vymezených závěrů, ale pouze odkazoval na soulad s PÚR, soud neshledal – stejně jako v předchozím rozsudku - ani v této věci opodstatněným z důvodů, které uvádí ve svém stanovisku k jednotlivým návrhovým bodům, v nichž se navrhovatelé ke svému tvrzení o nekonkrétnosti PÚR vrací (neprověření a neaktualizování zastaralých podkladů, nevymezení více variant, apod.). V obecné poloze k tomu lze uvést, že návrhem napadené OOP

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

(AZÚR) je podle stanoviska soudu vedeno snahou odpůrce naplnit dikci bodu 131. PÚR, kdy jako jednu z variant vymezil novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu, vzletové a přistávací prostory, při vědomí důvodů takového vymezení, a sice zvýšení kapacity mezinárodního letiště a hledání řešení dopadů rozvoje Letiště Praha-Ruzyně (dále též letiště) na územní rozvoj dotčených obcí zejména z hlediska hlukové zátěže, jakož i napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně kolejovou dopravu). Zabýval se otázkou potřebnosti takového záměru a ve fázi, kdy dospěl k závěru o jeho potřebnosti, vyšel z dopravních potřeb a studií, které v procesu posouzení hodnotil a nastolil volbu mezi rozšířením nebo nerozšířením letiště ve VVURÚ, posoudil daný záměr PÚR blíže rozvedený v AZÚR z hlediska dopadů na životní prostředí a neskrýval jeho negativní dopad.

164. Současně je třeba zdůraznit, že odpůrce nepominul úlohu veřejnosti, které umožnil se k návrhu AZÚR a Vyhodnocení vyjadřovat a její připomínky, včetně připomínek navrhovatelů, vypořádal. Podle stanoviska soudu tak odpůrce dostal závěrům, ke kterým dospěl Ústavní soud a NSS ve shora zmíněných rozhodnutích a prověřoval proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost rozšíření letiště včetně jeho variant ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona, který ZÚR pojímá jako základní požadavky na účelné, hospodárné uspořádání území kraje, vymezení plochy nebo koridoru nadmístního významu a stanovení požadavků na jejich využití a stanovení kritérií pro rozhodování o možných variantách nebo alternativních změnách v jejich využití. K tomu soud připomíná, že zákon odpůrci výslovně povinnost pojednat záměr v různých variantách již na úrovni AZÚR neukládá.
165. Tyto závěry potvrdil i NSS ve svém rozsudku týkajícím se stejných částí OOP, konkrétně v bodě [108] až [111]. V uvedených bodech NSS uvedl, že „Odpůrce tedy nastolil volbu mezi rozšířením a nerozšířením letiště (viz VVURÚ); posoudil tak blíže daný záměr PÚR, který rozvedl v rámci AZÚR z hlediska možných dopadů, a přitom neskrýval jeho potencionální negativní vliv. V tomto kontextu Nejvyšší správní soud v podrobnostech odkazuje na Odůvodnění AZÚR, konkrétně na část 5.3.1 Letiště Praha - Ruzyně, v níž se odpůrce nadepsanými kritérii komplexně a obsáhle zabýval. Pro ilustraci je v tomto ohledu možné citovat pasáž, ve které bylo konstatováno, že „[d]vojice paralelních a provozně nezávislých drah s odbavovacím komplexem mezi nimi představuje moderní dlouhodobě sledované řešení dráhového systému letiště Praha - Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Letiště založené na principu paralelních drah je velmi kompaktní, umožňuje optimální rozložení provozu, redukuje pojiždění, a tím snižuje spotřebu paliva i produkce emisí a hluku. Dráhy umístěné po obou stranách odbavovací plochy navíc významně redukuje počet letadel křižujících aktivní dráhu a výrazně tak zvyšují bezpečnost leteckého provozu.“
166. NSS také vycházel z toho, že požadavek „prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice“ (k tomu viz usnesení NSS ze dne 18. 11. 2009, čj. 9 Ao 3/2009-59, a dále usnesení Ústavního soudu ze dne 2. 11. 2010, sp. zn. Pl. ÚS 5/10) je logicky nutné vztáhnout k dalším fázím územního plánování, tedy k pořízení a vydání zásad územního rozvoje, územního plánu, regulačního plánu a při rozhodování v území. NSS dále poukázal na svůj rozsudek ze dne 2. 2. 2011, čj. 6 Ao 6/2010-103, z něhož obsáhle citoval, přičemž zdůraznil, že „[p]okud zásady územního rozvoje obsahují úkol rozšíření letiště, nepostačí pouze převzetí takto obecně formulovaného zadání z politiky územního rozvoje; ze zásad územního rozvoje již musí být patrně vymezení, jaké toto rozšíření má být, proč k tomuto rozšíření má dojít a s jakým cílem (§ 36 odst. 1 druhá věta stavebního zákona). V rámci zásad územního rozvoje také musí být vyjasněno, zda s ohledem na další zákonem stanovené zájmy není toto rozšíření nereálné či neproveditelné.“
167. Současně však NSS dospěl k závěru, že „napadené OOP v posuzované části obsahově odpovídá takto vyloženým zákonným (resp. judikaturním) podmínkám, a to v předepsané míře konkrétnosti. Co se týče záměru rozšíření Letiště Praha - Ruzyně, AZÚR se ve svém obsahu právě proveditelností a jeho reálností, rozsahem dotčených ploch, mírou zásahu do životního prostředí a práv dotčených subjektů, jakož i prověřením potřebnosti nepochybně zabývá. Nejvyšší správní soud tudíž neshledal opodstatněným obecně formulované tvrzení stěžovatelů, že odpůrce při pořizování AZÚR nadepsané aspekty záměru vůbec neprovéřoval, když měl pouze odkázat na soulad s PÚR. K tomu Nejvyšší správní soud, v rovině obecnosti odpovídající dané kasační námitce, uvádí,

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

že napadená AZÚR je dle jeho hodnocení vedena snahou odpůrce naplnit dikci bodu 131 PÚR, přičemž jako jednu z variant (reálnou a proveditelnou) vymezila novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu (vzletové a přistávací prostory) při vědomí důvodů takového vymezení, a sice zvýšení kapacity a kvality leteckého provozu, jakož i bezpečnosti mezinárodního letiště (nejvýznamnějšího v České republice) a zpřísnění letových podmínek ve prospěch ochrany životního prostředí. Řešeny jsou rovněž dopady rozvoje Letiště Praha - Ruzyně na následné změny v území, a to zejména z hlediska hlukové zátěže. Odpůrce se v AZÚR zabýval i otázkou potřebnosti a účelnosti záměru, když dospěl k rozumně myslitelnému a odůvodněnému závěru o jejich naplnění. V této části odpůrce vycházel z dopravních potřeb a studií, které v procesu posouzení hodnotil. Zmínit je možné též ekonomické a turistické potřeby.“

168. Poté, co byl tedy názor zdejšího soudu ve stejné právní otázce v obdobné věci týkající se napadeného OOP potvrzen NSS, proto nemá zdejší soud důvodu se od něj jakkoliv odchýlit ani v této věci.
169. Návrhový bod proto není důvodný.

Ad. 12 Nesprávné vyhodnocování hlukové zátěže, a

Ad. 14 Rozpor mezi textovou a grafickou částí vymezení oblasti SL/1

170. Navrhovatelé v této části v souvislosti s nesprávným vyhodnocením hlukové zátěže namítli, že území zasažené nadlimitním hlukem je vymezeno v grafické příloze č. 8 akustické studie s tím, že přesnost výpočtu a měření ekvivalentní hladiny leteckého hluku je +/- 3dB (viz str. 8 akustické studie). Tím může být na vypočtené izofoně ve skutečnosti ekvivalentní hladina hluku o 3dB vyšší než je hygienický limit hluku. Dále namítli, že pro hodnocení byly použity deskriptory neodpovídající nařízení č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (dále též „vládní nařízení“) a vyhláše č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování. Ukazatelé L_d, L_n dle směrnice SEA (vyhl. 523/2006 Sb.) uplatňované v ČR pro hlukové mapování jsou však definovány odlišně od definice L_{Aeq} D a L_{Aeq} N (nařízení vlády č. 272/2011 Sb.), vztahují se pro jiná časová období dne.
171. Dále namítli, že grafické vymezení oblasti SL/1 je věcně chybné a je v rozporu s výrokovou částí napadeného OOP, konkrétně s jejím textovým popisem a především s omezením provozu předpokládaným po rozšíření letiště jako je maximálně možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni rozdělený na den a noc.
172. NSS ve svém potvrzujícím rozsudku sice dal stěžovatelům za pravdu v tom, že nadlimitně zasažené území vyobrazené na mapě č. 8 Přílohy č. 1 Akustické studie VVURÚ neodpovídá vymezení oblasti SL/1, neboť nadlimitně zasažená území mají oproti oblasti SL/1 menší územní rozsah, a to z důvodu, že mají jinak stanovený hlukový limit pro své vymezení, tj. 60dB pro denní dobu 6-22hod. a 50dB pro noční dobu 22-6hod. (oproti vymezení oblasti SL/1 obalovou křivkou denní izofony 55dB a noční izofony 45dB z leteckého provozu letiště Praha – Ruzyně/ Letiště Václava Havla. Tento podklad však byl relevantní pro posouzení předložené otázky ve věci sp. zn. 9 A 208/2015 o podstatnosti nebo nepodstatnosti změny grafické části, neboť – což je podstatné i pro nyní posuzovanou věc – tím bylo doloženo, že rozsah oblasti SL/1 odpovídá soutisku ploch, jež tvoří obalové křivky denní (L_{Aeq}-D = 55 dB) a noční (L_{Aeq}-N = 45dB) izofony.
173. K uvedenému soud dále dodává, že byť schválený výrok AZUR 4.4.1 ve své textové části neuvádí přesně deskriptory podle vládního nařízení č. 272/2011Sb. (v AZÚR bylo doplněno „D“, „N“, a naopak chybí „16h“ a „8h“), je z obsahu spisového materiálu naprosto zřetelný postup, jak odpůrce, respektive zpracovatel této části OOP, s deskriptory pro denní i noční dobu posuzování hluku z leteckého provozu vymezenými ve vládním nařízení pracoval a že tyto byly základem pro jím použitou metodu posouzení závěrů Akustické studie. Uvedené „upřesnění“ výroku 4.4.1. AZÚR oprávněným investorem je tak skutečně jen slovním zpřesněním popisu

grafické části AZÚR a VVURÚ tak, jak s nimi byli navrhovatelé seznámeni při veřejném projednání v rozsahu území hl. m. Prahy.

174. Soud se dále k věcné správnosti vymezení oblasti SL/1 vyjadřoval již v předchozím svém rozsudku, a to v souvislosti s uplatněnou námitkou, zda byla změna textové a grafické části napadeného OOP vymežující oblast SL/1 po veřejném projednání podstatnou úpravou návrhu AZÚR ve smyslu § 39 odst. 5 stavebního zákona. Podstatu argumentace vyřčené k této námitce soudem v předchozím rozsudku lze zcela jistě vztáhnout i na námitkou uplatňovanou navrhovateli v nyní projednávané věci č. 14.
175. Soud v předloženém spisovém materiálu zjistil, že oprávněný investor uplatnil po veřejném projednání dle § 39 stavebního zákona (dne 11. 12. 2013) včas námitku (ze dne 17. 12. 2013), kdy požadoval v dokumentaci upřesnit, že hranice oblasti SL/1 je vymezena jako územní průnik denní izofony $L_{Aeq-D} = 55\text{dB}$ a noční izofony $L_{Aeq-N} = 45\text{dB}$ s tím, že se námitka týká všech textových vyjádření definice oblasti SL/1 a odůvodněním, že zobrazený rozsah území fakticky odpovídá soutisku uvedených izofon a vzhledem k rozdílnému rozložení hluku v denní a noční době je nezbytné výslovně uvést tento fakt v definici hranice oblasti SL/1. Odpůrce námitce vyhověl a poté, kdy byl návrh se všemi námitkami a připomínkami zpracován a rozeslán podle § 39 odst. 4 stavebního zákona dotčeným orgánům k vyjádření, kdy se některé vyjádřily, a u ostatních nastala fikce souhlasu, byl projednán orgány hl. m. Prahy (26. jednání Výboru územního rozvoje ZHMP dne 26. 6. 2014) a byl Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 11. 9. 2014 schválen ve znění:

238. Oddíly 4.4.1 a 4.4.2 včetně nadpisů znějí:

„4.4.1. Ruzyně (SL/1)

Poloha ve městě: Severozápadní okraj Prahy na území MČ Praha 6, Praha-Nebušice, Praha- Suchdol, Praha 17, Praha-Přední Kopanina, Praha 8, Praha-Dolní Chabry, Praha- Březiněves. Zásahuje do katastrálních území: Ruzyně, Řepy, Liboc, Nebušice, Přední Kopanina, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves. Důvody vymezení: Území vymezené obalovou křivkou denní izofony $L_{Aeq-D} = 55\text{ dB}$ a noční izofony $L_{Aeq-N} = 45\text{ dB}$ z leteckého provozu letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) po rozšíření dráhového systému o paralelní dráhu v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, úkolem L1. Předpokládané rozšíření letiště může mít negativní dopady na stávající využití a může omezit rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti.“

176. Pro posouzení je významné, že v původním textu výroku (do fáze veřejného projednání v prosinci 2013) bylo uvedeno:

229. Oddíly 4.4.1 a 4.4.2 včetně nadpisů znějí:

„4.4.1. Ruzyně (SL/1)

Poloha ve městě: Severozápadní okraj Prahy na území MČ Praha 6, Praha-Nebušice, Praha- Suchdol, Praha 17, Praha-Přední Kopanina, Praha 8, Praha-Dolní Chabry, Praha- Březiněves. Zásahuje do katastrálních území: Ruzyně, Řepy, Liboc, Nebušice, Přední Kopanina, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves. Důvody vymezení: Území vymezené izofonou $L_{Aeq} 55\text{ dB}$ z leteckého provozu letiště Praha- Ruzyně po rozšíření dráhového systému o paralelní dráhu v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, úkolem L1. Předpokládané rozšíření letiště má negativní dopady na stávající využití a omezuje rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti.“

177. Z obsahu spisového materiálu k tomu soud již v předchozím rozsudku ověřil, že je uvedená izofona zakreslena na mapě č. 8 Přílohy č. 1 Akustická studie jako průnik nadlimitně zasažených ploch s plochami s „citlivými“ funkcemi (plochy s obytnou zástavbou) letecký hluk v rozsahu platném pro území hl. m. Prahy. Uvedené vyplývá i z výkresu č. 1 AZÚR, kde je rovněž na území hl. m. Prahy zakreslena oblast SL/1. V Příloze č. 1 Akustická studie obrázek č. 5 str. 15 je pak

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

zakresleno schéma standardních příletových a odletových tratí pro výhledový provoz s dvojicí paralelních drah bez toho, aniž by byly vyznačeny hranice hl. m. Prahy.

178. Pro posouzení zákonnosti AZÚR soud vyšel z výkresů (map, které se týkají izofony), a tedy vymezení oblasti SL/1 na území hl. m. Prahy, neboť to je předmětem AZÚR, nikoliv sousedící část Středočeského kraje. Tak, jak bylo uvedeno již v předchozím rozsudku, soud i nyní uvádí, že nedošlo ke změně grafické části OOP v rozsahu území Hlavního města Prahy, pro které byla AZÚR zpracována. Výrok 4.4.1. OOP se týká uspořádání na území odpůrce. V tomto rozsahu a o takovém aktu Zastupitelstvo hl. m. Prahy rozhodovalo a přijalo. Skutečnost, zda a v jakém rozsahu zasahuje izofona i na území Středočeského kraje, je pro posouzení zákonnosti AZÚR na území Hlavního města Prahy nerozhodná.
179. Rozhodným pro posouzení je zakreslení oblasti SL/1 na území hl. m. Prahy, kde jsou záměry umístěny (jsou předmětem AZÚR) a v tomto rozsahu nebyly výkresy k AZÚR a VVURÚ navrhovatelé zpochybněny. Grafické znázornění tvaru izofon $LA_{eq-D}=55\text{dB}$, $LA_{eq-N}=45\text{dB}$ dle dokumentace EIA, která v tomto rozsahu byla použita pro VVURÚ rovněž dokládá, že právě soutisk těchto izofon tvoří hranici zóny SL/1, která je jasně zobrazena v grafické části OOP. To ostatně podporuje i skutečnost, že po uplatnění námítky oprávněného investora po veřejném projednání nedošlo ke změně vymezení oblasti SL/1 v údajích, které vymezují polohu ve městě „*Poloha ve městě: Severozápadní okraj Prahy na území MČ Praha 6, Praha-Nebušice, Praha-Suchdol, Praha 17, Praha-Přední Kopanina, Praha 8, Praha-Dolní Chabry, Praha-Březiněves*“, a zde uvedených katastrálních území: „*Zasahuje do katastrálních území: Ruzyně, Řepy, Liboc, Nebušice, Přední Kopanina, Lysolaje, Suchdol, Sedlec, Bohnice, Čimice, Dolní Chabry, Březiněves*.“, nedošlo ani ke změně podmínek pro následné rozhodování o změnách v území a úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci (Výrok AZÚR, Příloha č.1 Odůvodnění, výrok úplné znění str. 42, Výrok AZÚR str. 24, Odůvodnění AZÚR str. 56). Z nich mj. vyplývá, že jde o území, ve kterém schází po rozšíření dráhového systému o paralelní vzletovou a přistávací dráhu 5dB k dosažení limitní hladiny hluku v denní nebo noční době podle platného nařízení vlády č. 272/2011Sb., tedy o území vymezené obalovou křivkou denní izofony $LA_{eq-D} = 55\text{dB}$ a noční izofony $LA_{eq-N} = 45\text{dB}$.
180. K tomu soud zdůrazňuje, že v původním znění výroku tak, jak byl předložen na veřejném projednání, není uvedeno, že by se jednalo o území vymezené **denní** izofonou $LA_{eq} 55\text{dB}$ z leteckého provozu Letiště Praha – Ruzyně, tedy že by oblast SL/1 byla ohraničena izofonou $LA_{eq} 55\text{dB}$ pro hladinu „denního“ hluku, ale bylo uvedeno „*Území vymezené izofonou $LA_{eq} 55\text{dB}$ z leteckého provozu...*“.
181. Také v Akustické studii (příloha č.1 VVURÚ) bodu 2.5 „Výpočet hluku z letecké dopravy“ na str. 7 a násl., a zejména bodu 3.1.2. „Hygienické limity v zájmovém území“ jsou v tabulce 1. použité hygienické limity v území pro leteckou dopravu za použití deskriptorů, které vymezují ekvivalentní hladinu akustického tlaku $A LA_{eq-T}$ (dB) jako $LA_{eq} 16\text{h} = 60\text{dB}$ pro denní dobu 6-22 hod a $LA_{eq} 8\text{h} = 50\text{dB}$ pro noční dobu 22-06 hod. Je zde posouzena stávající akustická situace, výhledová akustická situace a použití hodnotících deskriptorů (bod 3.2) tak, že se uvádí L_d -ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v denní době (6-22 hod), L_n -ekvivalentní hladina akustického tlaku v dB v noční době (22-06 hod), vysvětluje se použití deskriptorů L_{dn} , který má specifikovat akustickou situaci za 24hod a jako časově váženého součtu L_d a L_n s uvedenou korekcí a definicí vztahu tohoto deskriptoru, který vyjadřuje celodenní akustické zatížení s tím, že celkové vyhodnocení bylo provedeno pro jednotlivé městské části hl. m. Prahy jako celek (bod 3.3. Způsob vyhodnocení).
182. Jde tak pouze o upřesnění na denní a noční dobu ve smyslu vládního nařízení č. 272/2011Sb. (§ 12 odst. 1, 5), kdy hluk byl předtím na veřejném projednání vymezen celkově „*území vymezené izofonou $LA_{eq} 55\text{dB}$ z leteckého provozu Letiště Praha – Ruzyně*“, zatímco po uplatnění a přijetí námítky oprávněného investora bylo upřesněno na „*území vymezené obalovou křivkou denní izofony*

$L_{Aeq-D} = 55dB$ a noční izofony $L_{Aeq-N} = 45dB$ z leteckého provozu Letiště Praha – Ruzyňe”, tedy upřesnění na den a noc do stejné (při veřejném projednání zveřejněné) hodnoty, nedosahující nejvyšších hodnot daných vládním nařízením č. 272/2011 Sb. S těmito závěry se ztotožnil i NSS v potvrzujícím rozsudku v bodě [55] a násl.

183. Dle přesvědčení soudu proto není sporu o tom, že na veřejném projednání podle § 39 stavebního zákona byla veřejnost (tedy i navrhovatelé) seznámena s grafickými podklady pro napadený výrok, v nichž byly zakresleny izofony na území hl. m. Prahy tak, že jedna je zakreslena celá a druhá zčásti (zbývající již zasahuje do Středočeského kraje). Veřejnost se k tomu mohla vyjádřit, buď na veřejném projednání, nebo ve lhůtě 7 dnů ode dne jeho konání a tvrdit to, co konkrétně navrhovatelé uplatnili až nyní u soudu, tedy, že jsou obalové křivky příliš velké a dochází tím k rozšíření oblasti zasažené hlukem.
184. NSS ve svém potvrzujícím rozsudku čj. 2 As 81/2016-157, konkrétně v bodě [48] výslovně odmítl námitku tam vystupujících navrhovatelů, že vymezení oblasti SL/1 je věcně chybné, neboť po posouzení spisového materiálu dospěl stejně jako zdejší soud k závěru, že obsah odkazovaných hlukových map je naprosto souladný. Dále potvrdil závěr zdejšího soudu, že změnou textu výroku oddílu 4.4.1 odpůrce pouze napravil slovní nejednoznačnost
185. K uvedenému soud dále dodává, že byť schválený výrok AZUR 4.4.1 ve své textové části neuvádí přesně deskriptory podle vládního nařízení č. 272/2011Sb. (v AZÚR bylo doplněno „D“, „N“, a naopak chybí „16h“ a „8h“), je z obsahu spisového materiálu naprosto zřetelný postup, jak odpůrce, respektive zpracovatel této části OOP, s deskriptory pro denní i noční dobu posuzování hluku z leteckého provozu vymezenými ve vládním nařízení pracoval a že tyto byly základem pro jím použitou metodu posouzení závěrů Akustické studie. Uvedené „upřesnění“ výroku 4.4.1. AZÚR oprávněným investorem je tak skutečně jen slovním zpřesněním popisu grafické části AZÚR a VVURÚ tak, jak s nimi byli navrhovatelé seznámeni při veřejném projednání v rozsahu území hl. m. Prahy.
186. Je třeba rovněž přisvědčit odpůrci, že dané „upřesnění“ výroku bylo veřejnosti známo nejpozději v okamžiku, kdy byla konečná varianta návrhu předložena Zastupitelstvu hl. m. Prahy, jehož byla část navrhovatelů (městské části) oprávněna se účastnit, měli právo hlasu poradního, vždy jim muselo být uděleno slovo. Navíc se zasedání zastupitelstva mohla účastnit i další veřejnost, ostatní navrhovatelé. Součástí rozhodnutí zastupitelstva (ze dne 11. 9. 2014) bylo i rozhodnutí o námitkách, ve kterém byla námitka oprávněného investora uvedena, bylo odůvodněno, proč je uplatněna a současně bylo odůvodněno, že je akceptována a na základě jakých podkladů. Obsah rozhodnutí o námitkách je vyjádřením vůle zastupitelstva a je materiálně vzato součástí jeho rozhodnutí. Z odůvodnění námitky a její akceptace odpůrcem lze dovodit přesné důvody, proč byla vznesena a proč byla přijata, stejně tak je z něj patrná podstata upřesnění výroku. Jednalo se o upřesnění textu vzhledem k zobrazenému rozsahu území, jež odpovídal soutisku zobrazených izofon.
187. I tyto návrhové body jsou proto nedůvodné.

V. Závěr a náklady řízení

188. Soud se zabýval návrhem v rozsahu, kterým navrhovatelé opatření obecné povahy napadali, a dospěl k závěru, že žádný z návrhových bodů nebyl opodstatněný.
189. Na přezkum napadeného OOP nahlížel jinou optikou, než se tomu děje u jiných rozhodnutí správních orgánů, neboť předmětem přezkumu byly zásady územního rozvoje, tedy akt, který je dílem aktem právním, dílem odborným, ale současně do značné míry ovlivněný politikou státu, respektive obce. Přistoupil k jeho přezkumu s vědomím, že je v hierarchii aktů územního plánování druhým nejvyšším po politice územního rozvoje, jako vrcholného aktu plánování území státu, který přijímá vláda. Zásady jsou tak dalším krokem ke konkretizaci záměru, který

Shodu s prvopisem potvrzuje Veronika Brunhoferová.

vláda v dané věci vytyčila. Zásady nemají být tak podrobné, aby omezovaly rozsah působnosti nižších aktů územně plánovací dokumentace, zároveň ale mají být konkrétnější než politika územního rozvoje.

190. Nelze přehlédnout, že zásady vychází z politické vůle zastupitelstva obce a jsou výkonem její samosprávy. Podstatná část navrhovatelů byly městské části na území hlavního města Prahy nebo jimi byli jeho občané či zde působící instituce. Bylo proto na nich, aby v případě, že s navrhovaným záměrem nesouhlasili, uplatnili v procesu, který jejich schválení předcházela, svá vyjádření, stanoviska či připomínky. Již Ústavní soud ve vztahu k rozsudkům NSS, do jehož působnosti náležel přezkum ZÚR před novelou s. ř. s., tyto korigoval a přistoupil k jejich zrušení v případě, že byly zásady soudem přezkoumávány příliš konkrétně a judikoval, že tím dochází k zásahu do samosprávy obcí. Proto byl zdejší soud poté, kdy věcná příslušnost přezkumu OOP přešla na krajské soudy, vázán tímto úhlem pohledu a vědomím, že do zásad územního rozvoje může zasahovat jenom v případě, že byly vydány v rozporu se zákonem a pokud v průběhu procesu jejich přijímání došlo k podstatným vadám, které způsobí, že zásady nadále neobstojí. Soud ale takové hrubé vady neshledal. Je třeba si uvědomit, že soudu nepřísluší přezkoumávat nadřazený nástroj ZÚR, jímž je politika územního rozvoje, a ZÚR pak jen v tom rozsahu, zda byl dodržen proces jejich přijímání, námitky zúčastněných byly řádně a v souladu se zákonem vypořádány a zda věcně odpovídají záměrům, které stát a obec pro dané území vytyčili. Promítnutí zamýšlených záměrů územního plánování na této úrovni, je promítnutím i politických zájmů těch, kdo byli nadáni mandátem vzešlým z voleb politiků na daném území a v daném čase vykonávat. Takové záměry proto není možné s odstupem času a s ohledem na jiné politické uskupení zpochybňovat s tím, že by snad současné Zastupitelstvo hlavního města Prahy postupovalo jinak. Zákon soudu ostatně ani jiný prostor nedává, neboť soud je povinen při jejich přezkoumání vycházet ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době jejich vydání (§101b odst. 3 s. ř. s.). Pokud by poté došlo ke změně postoje jejich pořizovatele, je třeba, aby se tato skutečnost promítla do nového právního dokumentu.
191. V projednávané věci soud vnímal, že značná část veřejnosti se záměrem rozšíření letiště nesouhlasila a snažila se proti tomu brojit. Přitom je ale třeba si uvědomit, že jsou zájmy celku, které se mohou stát v určitém rozsahu protichůdnými se zájmy jednotlivců. Namítané zásady územního rozvoje jenom podrobněji konkretizují závěr politiky územního rozvoje, přijatý vládou a tím je zájem na rozšíření letiště. Zásady vymezovaly a hledaly varianty takového rozšíření. Soud přezkoumával jejich zákonnost a proces, který jejich vznik provázela a není nadán k tomu, aby vyslovil, která z nabízených variant je správná a zda se vůbec má letiště rozšiřovat. V tom byl soud se shora uvedených důvodů omezen a ochranu veřejným subjektivním právům navrhovatelům poskytnout nemohl. Jeho úkolem bylo přezkoumat zákonnost vlastních zásad a procesu jejich přijímání. Podstatné vady ale neshledal.
192. K tomu soud zdůrazňuje, že byl podle judikatury NSS a Ústavního soudu při přezkumu zákonnosti ZÚR vázán předběžnou opatrností, přiměřeností, dostatečným odstupem a zdrženlivostí k jejich zrušení. Žádný z návrhových bodů soud k tomu však nevedl.
193. Na základě všech shora uvedených skutečností soud dospěl k závěru, že napadené OOP bylo vydáno v souladu se zákonem a zákonem stanoveným způsobem, proto návrh na jeho zrušení podle § 101d odst. 2 s. ř. s. zamítl.
194. O nákladech řízení mezi účastníky bylo rozhodnuto dle § 60 odst. 1 s. ř. s., dle něhož má účastník, který měl ve věci plný úspěch, právo na náhradu nákladů řízení před soudem, které důvodně vynaložil, proti účastníkovi, který ve věci úspěch neměl. Ve věci byl plně úspěšný odpůrce zastoupený advokátem. Podle ustálené judikatury však účelně vynaloženými náklady řízení nejsou náklady správních orgánů na zastoupení advokátem, neboť na svěřeném úseku veřejné správy disponují dostatečnými znalostmi a zkušenostmi, pro něž musí být schopny kvalifikovaně hájit svůj veřejně mocenský akt v soudním řízení správním (viz rozsudek NSS čj. 6

As 40/2006-87). Jiné náklady řízení odpůrci nevznikly. Soud proto žádnému z účastníků řízení náhradu nákladů řízení nepřiznal.

195. Výrok o náhradě nákladů řízení osoby zúčastněné na řízení je dán § 60 odst. 5 s. ř. s. Této osobě soud žádnou povinnost neuložil, a tedy jí v této souvislosti nevznikly žádné náklady. Soud ani neshledal žádný důvod zvláštního zřetele hodný, který by odůvodňoval přiznat osobě zúčastněné na řízení právo na náhradu jejich dalších nákladů řízení.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost **ve lhůtě dvou týdnů** ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližze následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na hlavní straně jeho internetových stránek www.nssoud.cz v rámečku Rychlé odkazy – Úhrada soudních poplatků.

Praha 28. února 2019

JUDr. Ivanka Havlíková v. r.
předsedkyně senátu